

Parlamentsdienste

Services du Parlement

Servizi del Parlamento

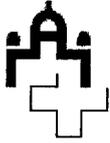
Servetschs dal parlament



Dokumentationsdienst
3003 Bern
Tel. 031 322 97 44
Fax 031 322 82 97
doc@parl.admin.ch

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt.
Finanzierung





Die Bundesversammlung - Das Schweizer Parlament

Curia Vista - Geschäftsdatenbank

01.067 – Geschäft des Bundesrates

Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung

Einreichungsdatum 08.11.2001
Stand der Beratung Erledigt

Botschaft vom 7. November 2001 über die Finanzierung des Redimensionierungskonzeptes für die nationale Zivilluftfahrt (BBI 2001 6439)

Dokumente

Botschaft des Bundesrates 07.11.01 (BBI 2001 6439)
Zusammenfassung Botschaft / Bericht und Beratungen
Amtliches Bulletin - die Wortprotokolle
Text des Erlasses (BBI 2002 410)

Chronologie / Wortprotokolle

Entwurf 1

Bundesbeschluss über die Finanzierung des Redimensionierungskonzeptes für die nationale Zivilluftfahrt

Datum	Rat	
16.11.2001	NR	Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.
17.11.2001	SR	Zustimmung.

Bundesblatt 2002 410

Behandelnde Kommissionen

Finanzkommission NR (FK-NR)
Antrag: Eintreten
Kommission für Wirtschaft und Abgaben SR (WAK-SR)

Behandlung in der gleichen Session

NR / SR

Deskriptoren: Hilfe

Swissair Subvention Luftverkehr Verkehrsunternehmen Fluglinie
Wirtschaftsstandort Schweiz Stellenabbau Erhaltung von Arbeitsplätzen

Ergänzende Erschliessung:

SAirGroup;Crossair;48

Zuständig

Finanzdepartement
(EFD)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschäfte](#)

© Das Schweizer Parlament / CH - 3003 Bern, Impressum, Disclaimer

01.067

Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung

Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement

Erstrat – Premier Conseil

Botschaft des Bundesrates 07.11.01 (BBl)

Message du Conseil fédéral 07 11 01 (FF)

Nationalrat/Conseil national 16.11.01 (Erstrat – Premier Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 17.11.01 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Antrag der Kommission

Mehrheit

Eintreten

Minderheit

(Kaufmann, Mugny, Pfister Theophil, Weyeneth, Zuppiger)

Nichteintreten

Antrag der liberalen Fraktion

Nichteintreten

Antrag Frey Claude

Nichteintreten

Antrag Spielmann

Rückweisung an den Bundesrat

mit dem Auftrag, einen neuen Bundesbeschluss vorzulegen, der folgende Punkte enthält:

1. die Erstellung eines Sozialplans im Umfang von mindestens 500 Millionen Franken zugunsten des Personals der Swissair und ihrer Tochtergesellschaften;
2. die imperative Bedingung, dass die in den Genuss der Kredite kommenden und Personal übernehmenden Gesellschaften die Verpflichtungen gemäss Artikel 333 OR einhalten.

Proposition de la commission

Majorité

Entrer en matière

Minorité

(Kaufmann, Mugny, Pfister Theophil, Weyeneth, Zuppiger)

Ne pas entrer en matière

Proposition du groupe libéral

Ne pas entrer en matière

Proposition Frey Claude

Ne pas entrer en matière

Proposition Spielmann

Renvoi au Conseil fédéral

avec mandat de présenter un nouvel arrêté fédéral comprenant:

1. la mise sur pied d'un plan social d'au moins 500 millions de francs au bénéfice du personnel de Swissair et de ses filiales;
2. la condition impérative que les sociétés bénéficiaires des crédits accordés qui reprennent du personnel respectent les conditions de l'article 333 CO.

Marti Werner (S, GL), für die Kommission: Während und seit der Herbstsession haben sich die Ereignisse überstürzt. Nach dem Grounding vom 2. Oktober 2001 sah sich der Bundesrat das erste Mal zum Handeln veranlasst. Viele – vermutlich auch der Bundesrat – waren sich damals bewusst, dass noch weitere Schritte notwendig sein würden, um dieses Problem zu lösen und auch um einen zweiten «Absturz» zu verhindern. Es sind seither noch nicht viele

Wochen, noch nicht viele Tage vergangen; gleichwohl hat der Bund in Zusammenarbeit mit der Wirtschaft, aber auch mit der Mehrheit der Bundesratsparteien, das nun dem Redimensionierungskonzept zugrunde liegende Projekt ausgearbeitet. Basis dieses Projektes ist der Ausbau der Crossair-Flotte von heute 22 Flugzeugen um je 26 Lang- und Mittelstreckenflugzeuge. Dieses Projekt hat die Kommission unseres Rates auf der Fahne auch noch entsprechend konkretisiert und festgehalten, dass es um diese Geschäftsgrundlage geht. Sie bildet die Basis unserer heutigen Beratung. Welches sind die Gründe für die Finanzkommission, auf dieses Projekt einzugehen und sich für dieses Engagement einzusetzen?

Es sind einerseits verkehrspolitische Gründe. Der Bundesrat und die Mehrheit der Kommission sind der Auffassung, dass die Schweiz eine direkte Luftverkehrsverbindung zu den wichtigsten Zentren des entfernteren Auslandes braucht. Die Schweiz braucht somit ein substanzielles Angebot an interkontinentalen Flugverbindungen. Neben dem verkehrspolitischen Aspekt ist aber auch die volkswirtschaftliche Dimension dieses Projektes von grosser Bedeutung und steht im Vordergrund. Sowohl für den Bundesrat wie auch für die Finanzkommission stellte sich die Frage: Handeln wir, oder warten wir zu? Wenn wir handeln, können wir den Schaden beschränken; wenn wir zuwarten, das heisst, wenn wir diese Vorlage ablehnen, wird dies verheerende Auswirkungen auf die schweizerische Wirtschaft haben.

Nicht nur die Entlassung der direkt Betroffenen, sondern auch die Entlassung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern weiterer Firmen droht. Die Finanzkommission geht mit dem Bundesrat davon aus, dass im Falle dieses Crash-Szenarios Zehntausende von Stellen auf dem Spiel stehen. Es geht um eine Grössenordnung von 30 000 Stellen. In der heutigen Diskussion ist dieser Aspekt etwas in den Hintergrund getreten. Das hat den einfachen Grund, dass das Engagement des Bundesrates – verbunden mit dem Handeln der Finanzkommission – bereits Wirkung gezeigt hat. Es war gerade das Engagement des Bundesrates, welches dazu geführt hat, dass die befürchteten Domino-Effekte nicht eingetreten sind.

Das Projekt einer redimensionierten Airline ist, wie es der Geschäftstitel sagt, ein nationales Projekt. Das möchte ich mit aller Deutlichkeit unterstreichen. Vom Crash, der durch eine Ablehnung dieser Vorlage provoziert würde, wäre nicht nur die Region Zürich betroffen; eine Ablehnung dieser Vorlage hätte Auswirkungen auf die ganze Schweiz. Wir müssen uns bewusst sein, dass die Flughäfen Zürich, Basel und Genf ein einziges System darstellen. Um es in einer etwas kriegerischen Sprache auszudrücken: Wenn Zürich fällt, dann trifft dies auch Basel und Genf. Ein nicht ausgelasteter Flughafen in Zürich zieht Kapazitäten von Basel und Genf ab, was zur Folge hat, dass wir dann nicht nur an einem Ort, sondern an drei wichtigen Orten in der Schweiz Probleme bekommen.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Projektes ist einer der wichtigsten Gründe, weshalb die Finanzkommission bereit ist, auf diese Vorlage einzutreten und auch die entsprechenden Mittel zur Verfügung zu stellen. Es handelt sich um eine Investition des Bundes und der Kantone mit dem Ziel, grösseren Schaden abzuwenden.

Wie ist dieses Projekt zu beurteilen? Ich habe bereits ausgeführt, dass die Finanzkommission von dem Projekt in der Grössenordnung von 26 Mittel- und 26 Langstreckenflugzeugen ausgeht. Ich muss es wiederholen und mit aller Deutlichkeit sagen: Allen Unkenrufen zum Trotz stellt dieses Projekt die Geschäftsgrundlage aller Beteiligten dar. Der Bund und die Finanzkommission sind nicht bereit und auch nicht verpflichtet, sich für ein Projekt zu engagieren, das unterhalb dieser Grössenordnung bleibt. Es geht somit darum, dieses Projekt zu realisieren.

Dieses Projekt birgt Risiken, das wird nicht bestritten. Ich verweise Sie auf die Ausführungen auf den Seiten 21 bis 28 der Botschaft. Der Bundesrat listet hier hauptsächlich gesellschaftsrechtliche, arbeitsrechtliche und auch international privatrechtliche Risiken auf. Unserer Ansicht nach gibt es

aber auch unternehmerische Risiken, die es zu lösen gilt – das muss ebenfalls gesehen und anerkannt werden: Einerseits gibt es das Problem, dass zwei Unternehmenskulturen zusammengebaut werden müssen und zu einer Einheit zusammenwachsen müssen, um schlagkräftig operieren zu können; andererseits kann niemand mit Gewissheit sagen, wie sich der Luftverkehrsmarkt in Zukunft entwickeln wird und wie er sich – nach den Einbrüchen in diesem Herbst – erholen wird.

Das Projekt beinhaltet aber auch eine Chance, und dies ist der Grund, weshalb die Kommissionmehrheit Ihnen beantragt, auf die Vorlage einzutreten. Das Projekt kann aber nur Erfolg haben, wenn wir uns auch zusammen mit allen Beteiligten und mit aller Kraft dafür einsetzen. Es hat eine Chance, weil sich der Markt nach unserer Einschätzung wieder erholen wird und sich das Unternehmen aufgrund seiner Konzeption und seiner Kostenstruktur in einer guten Ausgangslage befinden wird.

Das Fazit bei der Abwägung dieser Vor- und Nachteile ist das Folgende: Die Mehrheit der Finanzkommission kommt zusammen mit dem Bundesrat zum Schluss, dass bei dem Engagement eine Chance auf Erfolg besteht. Kein Engagement einzugehen würde einen weit höheren Schaden bedeuten, der mit einer weit höheren Wahrscheinlichkeit eintreten würde. Deshalb ist es in diesem Fall Aufgabe der Politik einzugreifen.

Gestatten Sie mir, noch einige Bemerkungen zu den Auswirkungen auf das Personal zu machen. Die Finanzkommission wie auch der Bundesrat sind sich bewusst, dass auch dieses Konzept Auswirkungen auf die Betroffenen haben wird. Dabei ist zu unterscheiden zwischen denjenigen Unternehmen, welche sich in Nachlassstundung befinden, und denjenigen ausserhalb der Nachlassstundung.

Die Mehrheit der Finanzkommission und auch der Bundesrat gehen davon aus, dass es nicht Aufgabe der neuen Unternehmung sei, diese Verpflichtungen gegenüber den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern zu erfüllen, sondern dass es die Aufgabe der alten Unternehmung sei, mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln diese Forderungen zu decken.

Eine Minderheit ist der Auffassung, dass wir uns in einer ausserordentlichen Situation befinden – die auch zum Handeln des Bundesrates geführt hat – und dass deshalb von dem Üblichen abzusehen ist und sich der Bund in diesem Punkt zu engagieren hat.

Mit dem Projekt, das wir Ihnen vorlegen, wird aber nicht nur die Zukunft gestaltet, sondern es soll auch die Vergangenheit aufgearbeitet werden. Es ist deshalb im Kreditbeschluss speziell eine Position vorgesehen, um die Sonderprüfung durchzuführen. Damit will man auch klar dem Einwand entgegen, dass man mit diesem finanziellen Engagement einen Mantel über die Sünden der Vergangenheit legen will. Gerade das Gegenteil ist der Fall. Auch wir wollen uns mit einem speziellen Engagement dafür einsetzen, dass diese Fragen geklärt und die Verantwortlichen eruiert werden.

Noch eine letzte Bemerkung zu den finanziellen Auswirkungen: Das ganze Engagement des Bundes beläuft sich, wie Sie der Seite 38 der Botschaft entnehmen können, auf 2 089 350 000 Franken. Entscheidend ist, dass dieses Engagement nicht zu einer Korrektur der Finanzpolitik des Bundes führen muss. Es handelt sich unbestrittenermassen um ein grosses Engagement. Ich muss dies aber doch noch etwas relativieren: Auch wenn man davon sprechen wird, wie viel Geld diese zwei Milliarden Franken sind, muss man sich bewusst sein, dass es sich hier um eine einmalige Ausgabe handelt. Wenn man die Summe in wiederkehrende Ausgaben oder in wiederkehrende Einnahmefälle umrechnet, so entspricht das – wenn man davon ausgeht, dass dauernde Ausgaben mindestens 20 bis 25 Jahre anhalten – einer jährlichen Ausgabe in der Grössenordnung von 100 Millionen Franken. Dieses Engagement ist mit dem Finanzplan, mit den finanziellen Ressourcen, die wir zur Verfügung haben, zu vertreten und auch zu verkraften.

Ich beantrage Ihnen deshalb im Auftrag der Finanzkommission, welche mit 18 zu 5 Stimmen beschlossen hat, auf die

Vorlage einzutreten, ebenfalls auf diese Vorlage einzutreten und ihr schlussendlich zuzustimmen.

Mariétan Fernand (C, VS), pour la commission: Mes propos se veulent complémentaires à ceux que vient de vous tenir M. Marti. Vous me permettez en préambule une petite mise à plat, un rapide énoncé des sentiments communs que l'on ne peut que partager devant un tel dossier, tout simplement pour vous démontrer que le débat au sein de la commission n'a pas été court-circuité ou bloqué, et que personne, contrairement à ce que la presse a pu en dire, n'a trouvé politiquement incorrect d'exprimer des doutes sur la qualité et la viabilité du projet.

Bien sûr, nous avons ressenti l'aspect quelque peu frustrant d'une situation qui réduit le rôle du Parlement à une simple Chambre d'enregistrement. C'est vrai que la solution trouvée – certains ont parlé de bricolage hâtif et hasardeux – semble jeter un voile de discrétion sur les responsabilités de la débâcle de Swissair. Comment ne pas éprouver aussi le sentiment que la Confédération passe précipitamment à la caisse pour couvrir les erreurs de l'économie privée, et que ceux qui vantent les forces du marché par beau temps se réfugient bien facilement sous le parapluie étatique, quand les choses se gâtent? Et puis, on s'est posé la question: on peut légitimement se demander si l'aviation est un service public. Peut-on vraiment comparer le trafic aérien à la Poste ou au réseau ferroviaire, auquel cas les pouvoirs publics ne devraient-ils pas se donner les moyens de commander?

Bref, ainsi que vous le constaterez au gré des différents amendements qui seront formulés tout à l'heure, le débat a été exhaustif et vif; c'est finalement, comme vient de vous le dire M. Marti, à une large majorité que la commission a accepté l'entrée en matière.

D'abord, parce qu'au-delà des ressentiments et des agacements devant une telle incurie, il y a des enjeux qui dépassent les rognes et, comme l'a dit un collègue tout à l'heure, il n'est pas nécessaire de faire preuve d'enthousiasme pour adopter ce projet.

En clair: nous ne sommes pas là, et j'aimerais que vous le compreniez bien, pour montrer du doigt et désigner des coupables. Ce rôle incombe à d'autres instances, et à une réponse à une proposition formulée par M. Marti Werner en commission, qui visait à garantir le financement des poursuites et l'examen des responsabilités. M. Villiger, conseiller fédéral, a été très catégorique à ce propos.

Puis, il y a un élément majeur qu'il faut tout de même se rappeler: lors des débats qui se sont tenus le 4 octobre dernier, la plupart, si ce n'est la quasi-totalité des intervenants se sont exprimés clairement pour que le Conseil fédéral prenne les choses en main, que le politique «reprenne la situation sous son contrôle». Voilà en résumé ce qui a été dit et entendu. On peut donc difficilement aujourd'hui reprocher au gouvernement d'avoir rempli un mandat on ne peut plus explicite. Il faut donc garder à l'esprit le contexte, cet état de nécessité dans lequel le Conseil fédéral s'est retrouvé, dos au mur, pour ficeler un projet d'une telle ampleur. Quelle alternative y avait-il? Je crois qu'en temps de crise grave il n'est pas malsain, n'en déplaise aux ultralibéraux, que l'Etat, ultime recours, assume ses responsabilités et exerce son autorité.

Evidemment, le chemin est incertain. Tout le monde en est conscient. Au cours de leur audition, les experts entendus, M. Siegenthaler, M. Dosé, ont beaucoup insisté sur la vraisemblance de l'option choisie, tout en précisant que la nouvelle société devait conserver la liberté économique de corriger l'objectif, le cas échéant. Des explications qui nous ont été fournies, il apparaît que les besoins ont été calculés largement. Un capital de 2,74 milliards de francs représente 35 pour cent de fonds propres, alors que la branche aviation n'atteint en moyenne que 26 pour cent; de même en ce qui concerne la structure de coûts, qui sera très favorable en comparaison internationale.

La majorité de la commission considère donc, dans la mesure où il est possible de les évaluer, que les principales hy-

pothèses en matière d'exploitation de la nouvelle Crossair semblent avoir été soigneusement élaborées.

S'agissant des risques découlant du droit des sociétés et des relations avec le droit européen, la commission ne possède pas à ce jour d'éléments qui permettraient de contredire les arguments développés dans le message du Conseil fédéral.

Concernant le financement du programme, les prêts sans intérêts de 450 millions et de 1 milliard de francs reposent sur l'article 101 de la loi sur l'aviation qui prévoit que la Confédération peut allouer des subventions ou des prêts à l'aviation pour l'exploitation des lignes régulières. Quant à la participation, à hauteur de 600 millions de francs, à l'augmentation du capital-actions de Crossair, elle repose sur l'article 102 de la même loi selon lequel la Confédération peut participer à des entreprises exploitant des aéroports et à des entreprises de transport aérien lorsque l'intérêt général le justifie. Pour ce qui est du prêt de base de 450 millions de francs, vu l'urgence, la dépense est soumise à l'approbation du Parlement, dans le cadre du deuxième supplément au budget 2001. Le prêt complémentaire de 1 milliard de francs promis à Swissair pour maintenir l'exploitation des vols jusqu'à la fin de l'horaire d'hiver 2001/02 sera versé par tranches, en fonction des besoins de trésorerie de la société. Il s'agit donc d'un crédit d'engagement que nous sommes également appelés à approuver, soit vraisemblablement à hauteur de 600 millions dans le budget courant et de 400 millions de francs l'an prochain.

Enfin, la promesse d'une participation de la Confédération à hauteur de 600 millions de francs dans l'augmentation du capital-actions de Crossair, fait l'objet d'un crédit d'engagement qui sera échelonné entre mi-décembre 2001 et fin mars 2002, selon ce que nous dit le Conseil fédéral.

Sous l'angle de la politique financière, la commission doit relever ceci. Alors qu'un rééquilibrage durable des finances fédérales semblait avoir été atteint, dont on espérait la consolidation lors de la prochaine votation sur le frein à l'endettement, l'assainissement de Swissair va de nouveau produire des chiffres rouges dans le budget fédéral de cette année et de l'année prochaine.

Deux aspects importants de ce dossier ont suscité de vifs échanges au sein de la commission. La question de la compétence octroyée à la Délégation des finances: cela relève de la loi sur les finances de la Confédération et doit alors aussi se poser la question, nous a-t-il semblé, de la compétence accordée au Conseil fédéral en la matière.

La majorité de la commission a considéré qu'il n'était pas opportun d'opérer une telle réflexion dans la précipitation et sous le coup de l'émotion. On en reparlera à tête reposée, ultérieurement.

Enfin, la question du plan social que M. Marti a évoqué tout à l'heure. Je crois que c'est un euphémisme de dire que la situation telle qu'elle se présente aujourd'hui ne répond pas à l'attente d'une forte minorité de la commission. S'il est généralement admis qu'il n'incombe pas à la Confédération de financer un tel plan, alors que par son engagement la Confédération a déjà sauvé près de 30 000 emplois et qu'une telle intervention ne serait guère équitable envers d'autres entreprises en faillite tout comme envers les fournisseurs touchés par la débâcle, différentes propositions ont été formulées dans le but de contraindre la nouvelle société à respecter les engagements contractuels de Swissair. La question de l'article 333 du Code des obligations est controversée sur le plan juridique et, d'un point de vue politico-économique, les représentants de la nouvelle société nous ont clairement fait comprendre que la structure salariale de Swissair, si elle devait être reprise telle quelle, pouvait mettre en péril la nouvelle société. La majorité de la commission s'en est donc remise à la position exprimée à ce sujet par le Conseil fédéral.

En conclusion, la majorité de la commission est d'avis qu'il n'y a pas de véritable alternative au projet qui nous est soumis. Le coût réel d'une totale banqueroute eût été aussi élevé que la relance et sans aucun espoir, en fin de compte. Sans vouloir comparer ce qui n'est pas forcément compara-

ble, si la réalisation d'un tel programme engendre des coûts certes très importants, il convient cependant de relativiser le montant en jeu, en regard d'autres dépenses passées plus inaperçues. Pensons par exemple au dépassement du budget de la construction des transversales alpines – rallonge de 2,1 milliards de francs –, ou à la générosité avec laquelle ce même Conseil national a fait exploser le paquet fiscal de M. Villiger le 26 septembre passé.

Sur un plan plus politique, comment ne pas relever, à ceux qui se donnent – je dirais – le rôle facile de jouer aux abonnés absents, que nous payons en partie avec ce dossier l'isolement de notre pays et que si nous avions adhéré à l'Espace économique européen en 1992, Swissair aurait bénéficié d'un accès sans restrictions à tout l'espace aérien européen? Ce tragique épisode aura au moins, nous l'espérons, un double mérite: celui de démontrer que ce pays a encore du ressort et une capacité à se mobiliser pour surmonter conjointement une situation difficile, et enfin, celui de redéfinir la notion souvent galvaudée de solidarité si nécessaire à notre équilibre confédéral. Ce réflexe doit aussi jouer, quand bien même il s'agit de venir en aide, pour une part essentielle, au canton le plus riche du pays. Il s'agira simplement de ne pas l'oublier quand viendra le temps des revendications d'autres régions plus périphériques, moins favorisées, revendications qui seront nécessairement modestes en comparaison.

Au nom de la majorité de la commission, je vous invite à entrer en matière.

Müller Erich (R, ZH): Ich darf Ihnen als Präsident der Finanzdelegation darlegen, wie in der Finanzdelegation die Entscheidungsfindung bezüglich der Gewährung von finanziellen Mitteln für die Bewältigung des Swissair-Debakels stattfand, welche Unterlagen vorlagen, welche Abklärungen und Überlegungen gemacht wurden und welche Bedingungen wir an unsere Entscheide knüpfen.

Aber vorweg möchte ich eine persönliche Erklärung abgeben. Ich bin Mitglied des Beirates der Credit Suisse. Es wurde die Frage aufgeworfen, ob deshalb nicht ein Interessenkonflikt mit meiner Funktion als Präsident der Finanzdelegation bestünde. Für mich bestand zu keinem Zeitpunkt eine Interessenkollision. Zu Beginn der entscheidenden Sitzung klärte die Finanzdelegation in meiner Abwesenheit diese Frage ab und kam zum Schluss, dass kein Ausstanzgrund bestand. Sie legte mir jedoch nahe, mich bei der Abstimmung der Stimme zu enthalten, um keinerlei Vorwürfe bezüglich einer Interessenkollision aufkommen zu lassen. Ich habe diesem Wunsch entsprochen und mich bei der Abstimmung der Stimme enthalten.

Aber nun zur Sache. Erste Phase des Swissair-Debakels: Garantie bezüglich Haftpflichtansprüchen gegenüber Luftfahrtgesellschaften durch den Bund von 2 Milliarden US-Dollar pro Schadenfall. Die Finanzdelegation hat sich von der Notwendigkeit, der Dringlichkeit und dem Vorhandensein einer rechtlichen Grundlage einer Bundesgarantie überzeugt. Da ohne diese Massnahme ein Grounding nicht auszuschliessen gewesen wäre, haben wir dem Antrag zugestimmt.

Zweite Phase des Swissair-Debakels: Sicherstellung des Flugbetriebes der Swissair bis zum 28. Oktober 2001, dem Ablauf des Sommerflugplans. Am 3. Oktober, einen Tag nach dem Grounding, fanden zwei Sitzungen der Finanzdelegation statt. Wir stimmten dem Antrag des Bundesrates zu, 450 Millionen Franken als gewöhnlichen Vorschuss zur sofortigen Wiederaufnahme des Flugbetriebes zu gewähren. Die Finanzdelegation prüfte Rechtsgrundlage, Dringlichkeit, Planbarkeit und Notwendigkeit dieses Kredites.

Wir kamen zum Schluss: Es besteht eine Rechtsgrundlage in Artikel 101 des Luftfahrtgesetzes. Die Dringlichkeit war offensichtlich, das Grounding war im Budgetzeitraum sicher nicht vorhersehbar bzw. planbar.

Der Finanzdelegation stellte sich vor allem die Frage nach der Notwendigkeit bzw. nach der Zweckmässigkeit der Unterstützung.

Es stand einerseits ausser Zweifel, dass mit dem Grounding und den chaotischen Zuständen im Flughafen Zürich nicht nur das Image der Swissair, sondern auch das Image der Schweiz einen beträchtlichen Schaden erlitten hatte. Die für die Schweiz symbolischen Werte wie Berechenbarkeit, Zuverlässigkeit, Sicherheit und Professionalität waren in Gefahr. Die Begrenzung des volkswirtschaftlichen Schadens war nur durch die Beendigung des Groundings möglich. Wir erachteten es auch als notwendig, Voraussetzungen zu schaffen, um das rufschädigende Problem der «gestrandeten» Passagiere und der gekauften, nicht einlösbaren Tickets zu lösen.

Andererseits diskutierten wir, wie und ob der Flugbetrieb nach der Überbrückung ohne Bundeshilfe weitergeführt werden könnte. Für die neue Crossair bestanden drei Szenarien, die noch sehr rudimentär waren. Für alle Szenarien bildete jedoch die sofortige Wiederaufnahme der Swissair-Flüge Voraussetzung.

Dritte Phase des Swissair-Debakels: Verhinderung eines zweiten Groundings, die Sicherstellung des Flugbetriebes bis im März 2002 und die Beteiligung des Bundes am Aktienkapital der neuen Crossair.

Zuerst zum Betrag von einer Milliarde Franken zur Aufrechterhaltung des Flugbetriebes: Bis Ende Oktober 2001 musste der Winterflugplan der Swissair festgelegt sein. Der Flugbetrieb war nur bis zum 28. Oktober 2001 gesichert. Die neue Crossair konnte die Lang- und Mittelstreckenflüge bis Ende Oktober nicht übernehmen. Ohne finanzielle Mittel war ein erneutes Grounding Anfang November nicht zu verhindern. Der Finanzdelegation stellten sich folgende Fragen: Welches sind die Konsequenzen eines zweiten Groundings? Welches ist der volkswirtschaftliche Schaden, der daraus für die Schweiz entstehen würde? Wie weit sind der Flughafen und die Fluggesellschaften für die Standortbedingungen der Schweiz mitbestimmend? Besteht aus der Sicht des Bundes die Notwendigkeit einer nationalen Fluggesellschaft? Wie weit ist der Flughafen Zürich in seiner Existenz gefährdet? Welches sind die Chancen bzw. Risiken der neuen Crossair? Was die Folgen eines erneuten Groundings betrifft, war sich die ganze Finanzdelegation über Folgendes im Klaren: Die neue Crossair wäre als interkontinental operierende Fluggesellschaft chancenlos, der Flughafen Zürich wäre als Hub infrage gestellt, die Swissair würde mit grosser Wahrscheinlichkeit in Konkurs gehen, die direkten und indirekten Sozialkosten wären ausserordentlich hoch. Die Finanzdelegation war sich aber auch bewusst, dass der Einsatz von Steuergeldern in derartigem Umfang ausserordentlichen Charakter haben musste, ordnungspolitisch fragwürdig war und nur durch grosse volkswirtschaftliche Interessen gerechtfertigt werden konnte. Die Finanzdelegation diskutierte den Businessplan: Wir betrachteten es als Mangel, dass darin eine Beurteilung des Marktes, der Konkurrenz und der Chancen der eigenen Produkte praktisch fehlte. Auch wurden im Businessplan nach Meinung einiger Mitglieder der Finanzdelegation zu wenig Alternativen aufgezeigt. Die Finanzdelegation diskutierte die Notwendigkeit einer nationalen Fluggesellschaft, eines leistungsfähigen, international operierenden Flughafens oder von beidem zusammen. Die Meinungen darüber waren geteilt, doch wurde die Vernetzung zwischen Flughafen und Fluggesellschaft – Slots, Flugnebenbetriebe usw. – von allen Mitgliedern anerkannt.

Letztlich stand die Finanzdelegation wie jetzt auch Sie vor den zwei folgenden Fragen:

1. Lassen sich eine weitere Vernichtung von volkswirtschaftlichen Werten und die damit zusammenhängenden Sozialkosten rechtfertigen?

2. Wenn nein, wie werden die Chancen dieser neuen Crossair beurteilt?

Es wäre unverantwortlich, weitere enorme Mittel zu gewähren, wenn keine namhaften Erfolgchancen bestünden und im schlechtesten Fall alle Mittel in den Sand gesetzt wären, alle Sozialkosten trotzdem entstünden und das Eintreten aller Nachteile einfach um ein halbes Jahr verzögert würde.

Die erste Frage war ordnungspolitisch, die zweite war eine Ermessenssache. Die Mehrheit der Finanzdelegation be-

jahte die Gewährung des Darlehens. Die Finanzdelegation stimmte dem Antrag mehrheitlich zu, jedoch unter folgenden Auflagen:

1. Die Mittel stellen das absolute Maximum dar.
2. Die Mittel sind ausschliesslich für die Aufrechterhaltung des Flugbetriebes bestimmt.
3. Für die Finanzierung der Flugnebenbetriebe sind die Kantone und Banken verantwortlich.
4. Die Mittel dürfen nicht zur Deckung von Sozialplankosten verwendet werden. Andererseits wird vom Bundesrat erwartet, dass er sich bei den Banken für die Vorfinanzierung der Sozialplankosten einsetzt.
5. Es braucht ein griffiges Controlling.

Zur Beteiligung des Bundes an der neuen Crossair im Umfang von 600 Millionen Franken: Auch das ist eine ordnungspolitische Frage. Wir konnten der Bundesbeteiligung nur zustimmen, weil nur in Partnerschaft zwischen Wirtschaft, Bund und Kantonen eine tragfähige Lösung gefunden wurde. Die 20-Prozent-Beteiligung scheint uns sehr, sehr hoch. Wir fordern darum den Bundesrat auf, sie bei günstiger Gelegenheit zu reduzieren.

Ich komme zum Schluss und gestatte mir noch eine persönliche Bemerkung. Man kann über die Gewährung der Bundesmittel verschiedener Meinung sein. Es gibt gute, achtenswerte Gründe dafür und dagegen. Es ist wichtig, dass diese vor dem Entscheid beurteilt, Pro und Kontra abgewogen werden, damit nachher «en connaissance de cause» entschieden werden kann. Nun ist der Entscheid – ob uns das gefällt oder nicht – gefallen. Er ist irreversibel. Jetzt geht es darum, dass wir uns alle dafür einsetzen, dass wieder Vertrauen einkehrt, dass die eingesetzten Mittel positive Impulse setzen und dass eine Fluggesellschaft entsteht, auf die die Schweiz stolz sein kann. Ich hoffe, dass Politik und Medien bereit sind, den nun einmal eingeschlagenen Weg mitzugehen und positiv nach vorne zu schauen. Es lag am Bundesrat und an der Finanzdelegation, der neuen Crossair eine Chance zu geben. Es liegt an uns allen, die gegebene Chance aktiv zu nutzen.

Genner Ruth (G, ZH): Herr Müller, Sie haben jetzt für Vertrauen plädiert. Ich habe in der Herbstsession, am 4. Oktober 2001, den Bundesrat gefragt, was der Bund unternehme, wenn die 450 Millionen Franken nicht ausreichen. Darauf hat mir Herr Bundesrat Kaspar Villiger zur Antwort gegeben, die Finanzdelegation habe gesagt, es gebe keinen Franken mehr. Zwei Wochen später haben Sie mehr als eine Milliarde Franken zusätzlich bewilligt. Sie sind derjenige, der für die Schuldenbremse eintritt. Wie geht das für Sie zusammen?

Müller Erich (R, ZH): Es ist tatsächlich so, dass wir gesagt haben, für die erste Phase bis Ende Oktober stehen 450 Millionen Franken zur Verfügung, und das ist es. Es wurde dann auch nicht darüber hinausgegangen.

Zur zweiten Frage betreffend die Schuldenbremse: Die Regelungen im Zusammenhang mit der Schuldenbremse besagen ganz klar und deutlich, dass ausserordentliche Krisenbewältigungen nicht darunter fallen. Wir brauchen ein Instrument, mit dem wir auch ausserordentliche Krisen bewältigen können. Das zeigt ja gerade die Kraft unseres Staates, und ich hoffe nicht, dass Sie diese schmälern.

Kaufmann Hans (V, ZH): Am 5. September 2001, vor etwas mehr als zwei Monaten, publizierte das Eidgenössische Finanzdepartement eine Pressemitteilung, in der es wörtlich hiess, «dass jede staatliche Beihilfe, die den Wettbewerb durch Begünstigungen bestimmter Unternehmen verfälscht oder zu verfälschen droht, mit dem Freihandelsabkommen von 1972 unvereinbar ist. Nach dem Inkrafttreten des Luftverkehrsabkommens mit der EU vom 21. Juni 1998 werden sich die Vertragspartner sogar nach noch strengeren Vorschriften richten müssen. Eine staatliche Beihilfe an die Swissair wäre daher allein vom internationalen Recht her problematisch».

Was solche richtigen bundesrätlichen Grundsätze wert sind, wissen wir nun nach der Vorlage des Kreditbegehrens von über 2089 Millionen Franken an die insolvente Swissair und die ebenfalls mit Liquiditätsproblemen konfrontierte Crossair. Dies ist ein ordnungspolitischer Fehltritt. Auch die Privilegierung von besser verdienenden Swissair-Mitarbeitern durch eine Ergänzung der Arbeitslosengelder bis zum maximal versicherten Gehalt von 8900 Franken ist in diesem Kredit enthalten, und auch das ist ein grober Sündenfall, denn es fehlen dazu sämtliche rechtlichen Grundlagen. Es wird interessant sein, was der Bundesrat den Sabena-Mitarbeitern, die in der Schweiz arbeitslos geworden sind, erklären wird, wenn sie die gleichen Forderungen nach einer Lohnergänzung erheben.

Ich habe einen Antrag auf Nichteintreten gestellt, weil eine Subventionierung der Schweizer Luftfahrt in Milliardenhöhe aus ordnungspolitischen Gründen nicht akzeptabel ist. Es ist mir bekannt, dass eine Beteiligung des Bundes am Kapital und an den Betriebskosten einer nationalen Fluggesellschaft gemäss Luftfahrtgesetz möglich ist, sofern dies im öffentlichen Interesse liegt. Ich kann mir aber nicht vorstellen, dass es im öffentlichen Interesse liegt, wenn bis zum März 2002 mit nicht einmal halb vollen Flugzeugen herumgeflogen wird. Es gibt auch kaum eine Destination im Winterflugplan, die nicht mit einer der übrigen 67 Linienfluggesellschaften, die in Zürich landen, oder mit einer der 61 Charterfluggesellschaften angefliegen werden könnte.

Zusammen mit den bereits getätigten Investitionen in die Swissair und die Unique – sei es in Form von Aktien, Obligationen oder eben dieser zusätzlichen Kredite – beläuft sich das Engagement des Staates auf 3,5 bis 4 Milliarden Franken. Diese enormen Beträge gehen an rein private Gesellschaften. Das kann doch nicht Aufgabe des Staates sein! Besonders stossend finde ich, dass die nun vorliegenden Kreditbegehren von 2080 Millionen Franken – Sie sehen: das Fass ist schon wieder um 30 Millionen voller – am Parlament und am Volk vorbeigeschmuggelt werden. Denn die Kredite sind ja schon gesprochen, und man hat sich verpflichtet.

Sie haben die Motion der Minderheit Kaufmann 01.3649 ausgeteilt erhalten, die zur Finanzierung der Swissair-Kredite Stellung nimmt. Ich habe eine gute Nachricht: Die Motion wird zurückgezogen. Wir werden zu einem späteren Zeitpunkt einen geeigneten politischen Vorstoss einreichen, damit Vorlagen mit so riesigen Beträgen inskünftig nicht mehr am Parlament und am Volk vorbeigeschmuggelt werden können. Wir sparen durch einen Rückzug der Motion auch die Kosten der Volksabstimmung.

Ich empfehle Ihnen aber auch wegen der Interessenkonflikte, die mit der Beteiligung des Bundes an der Crossair entstehen, Nichteintreten auf die Kreditvorlage. Wie wird unser Bundesvertreter als Verwaltungsrat der Crossair entscheiden, wenn es in ein, zwei Jahren wieder Liquiditätsprobleme gibt? Wird er dann die Interessen der Crossair wahren, oder wird er vor allem auf unsere Bundeskasse achten? Auch die Betriebsbewilligungen sind natürlich ein Problem: Der Bund überwacht sich selber – wohin das führt, haben wir ja schon erlebt. Auch die bilateralen Luftverkehrsabkommen werfen Probleme auf, denn wie soll der Bundesrat inskünftig objektive Entscheide fällen, wenn es z. B. um die Zuteilung von Slots geht? Erhält dann die Crossair, die Edelweiss Air oder die neue Fluglinie von Hotelplan die Slots?

Sie sehen: Wenn man ordnungspolitisch keinen sauberen Kurs fährt, gibt es viele Folgekosten und Probleme. Diese bewegen mich dazu, diese Vorlage abzulehnen. Deshalb empfehle ich Nichteintreten.

Präsident (Hess Peter, Präsident): Die Motion der Minderheit Kaufmann (01.3649) ist zurückgezogen worden.

Frey Claude (R, NE): Ainsi, nous y voilà, nous ne pouvons pas tomber plus bas! Nous sommes un Parlement fantôme. Nous sommes devenus une Chambre d'enregistrement. Et cet après-midi, nous allons faire semblant d'examiner un ar-

rêté fédéral. Nous allons faire semblant d'utiliser le frein aux dépenses; mais il n'y a plus de frein. Bref, nous allons jouer au monopoly. Avec une différence, c'est que les milliards ne sont pas un papier du monopoly; ce sont des milliards de francs qui seront pris en particulier aux contribuables.

A la Délégation des finances, je veux dire simplement: elle estime par un juridisme étroit qu'elle n'avait pas de limites. C'est oublier qu'en politique comme dans la vie, il y a toujours la limite du bon sens, de la décence et de l'éthique. Mais il faut croire que lorsque Zurich est concernée, toutes les erreurs, toutes les errances, toutes les outrances sont possibles.

Sur le fond: Swissair et ce débat vont laisser des traces politiquement durables dans le pays. Parce qu'après le crash, les avions cloués au sol, qu'a-t-on vu? L'irresponsabilité! Nous avons vu les responsables – le conseil d'administration en particulier – qui se sont mis aux abonnés absents. Ils se sont dits libres par beau temps; ils se sont comportés en irresponsables dans la tempête. Une galerie d'autistes! Une galerie d'autistes qui a continué à vaquer à ses occupations comme si de rien n'était.

Comme libéral profondément, je suis en colère quand je vois que le libéralisme est exercé dans l'irresponsabilité, pire dans l'absence même de la conscience, de la responsabilité. Et puis il y a la colère quand je vois qu'on veut s'en sortir en prenant l'argent de l'Etat. Les libéraux de beau temps se tournent dans la tempête vers l'Etat. On veut supprimer de l'argent qu'on n'a pas encore – c'est les abattements fiscaux. On veut, par le vice-président de Swissair, subventionner le plan social en prenant l'argent dans la nouvelle société.

Je conclus, puisque je n'ai que trois minutes: nous nageons dans l'arbitraire le plus total. Dans la confusion qui règne, on oublie l'ordre de grandeur. Avec tous les passifs compressés, dans la société en sursis concordataire et dans les nouvelles, avec tous ces capitaux passifs compressés, nous pourrions nous acheter trois compagnies aériennes plus Lufthansa, plus le 80 pour cent d'Air France!

Est-ce bien raisonnable? La certitude, c'est que nous allons le payer. Ce seront les contribuables qui paieront; les bénéficiaires des caisses de pension qui ont placé dans ces bons de caisse qui étaient sûrs, dans ces obligations de Swissair. Ce qui est sûr, c'est que nous allons devoir faire tous azimuts des économies dans tous les départements et que ce seront les régions périphériques qui paieront. Cela, je ne le veux pas. Je vous demande de ne pas entrer en matière!

Polla Barbara (L, GE): «Dans une société libre», écrivait Walter Lipmann en 1937, «l'Etat n'administre pas les affaires des hommes. Il administre la justice parmi des hommes qui conduisent leurs propres affaires». C'était dans «An inquiry into the principles of a good society.» C'est là une vision fondamentale du rôle de l'Etat libéral, et c'est dans cette perspective que notre groupe a conduit ses réflexions.

Oui, les libéraux seraient prêts, au-delà du crédit de 450 millions de francs que nous avons voté en octobre, à accorder un crédit global pour permettre d'assurer une transition honorable. Mais non, nous ne pouvons donner notre aval au plan proposé et nous nous opposons à une intervention massive et directe de l'Etat dans une compagnie privée. Les libéraux demandent donc au Conseil fédéral de soumettre au Parlement un nouveau projet plus modeste et plus réaliste qui soit économiquement, juridiquement et socialement viable et durable, ceci en limitant strictement la participation de la Confédération au capital de la nouvelle compagnie. Les libéraux sont convaincus qu'une limitation qui ne serait qu'apparente, serait en fait favorable à la future compagnie dans le long terme. Nous voulons moins, mais mieux et dans la durée. C'est dans ce sens que le groupe libéral a déposé un postulat qui demande justement au Conseil fédéral un nouveau projet redimensionné qui tienne strictement compte des réalités économiques, locales et globales.

Les libéraux, aujourd'hui, avec Walter Lipmann et avec Claude Frey qui se déclare aussi libéral, vous recommandent donc de ne pas entrer en matière sur le projet.

Spielmann Jean (–, GE): Cela a déjà été dit par M. Frey Claude tout à l'heure, les décisions ont déjà été prises sans que nous en débattions ici. Parallèlement, quand nous posons des questions et intervenons, au travers de motions ou d'interpellations, sur les problèmes de Swissair, déjà depuis quelque temps, on obtient des réponses plus insatisfaisantes les unes que les autres. Pourtant, les de Pury, auteur du Livre blanc, et tous ses disciples zélés qui ont délibérément mis en place la politique de l'entreprise Swissair, portent de lourdes responsabilités dans cette débâcle, notamment en raison du mélange des responsabilités. Je rappelle ici les multiples interventions déjà faites à cette tribune sur les problèmes pénaux, légaux, qui sont posés par ce type d'activités; je veux notamment parler des liens croisés. Comment peut-on aujourd'hui accepter, justifier qu'une entreprise soit vendue au Credit Suisse et à Crossair avec, à la table, une même personne qui représente Crossair, Swissair et le Credit Suisse? Cela me semble tout à fait impossible! Comment fixer un prix quand la même personne est des deux côtés de la table?

Partant de là, il est vrai, et ça a déjà été dit, que le blocage des avions au sol a été fait de manière délibérée, pour entreprendre cette nouvelle politique qui vise à renflouer la politique conduite par les responsables de Swissair, avec en plus l'arrogance et la fuite devant les responsabilités qui les ont caractérisés jusqu'au bout.

Alors, deux questions se posent, et je les pose par le truchement de ma proposition de renvoi au Conseil fédéral. La première, c'est celle de l'Etat de droit, du respect des obligations et des lois en vigueur dans le cas d'une faillite ou d'une reprise d'entreprise. Je rappelle ici aussi que de nombreuses entreprises de ce pays ont à faire face à des difficultés financières en raison du manque de couverture de leurs activités.

Pour Swissair, personne n'a rien dit et personne n'a bougé, alors que le capital était de 500 millions de francs et les dettes de plus de 17 milliards de francs. Personne n'aurait rien vu! Pourtant, c'est des spécialistes qui, des années et des mois durant, ont expliqué aux cantons comment il fallait gérer et réduire les déficits, comment il fallait prendre des mesures drastiques d'économies, comment il fallait réduire les dépenses dans le social, comment il fallait conduire une politique de gestion libérale qui permette de surmonter les difficultés économiques. On voit où cela conduit.

L'Etat de droit: les personnes licenciées des sociétés qui sont en sursis concordataire ne recevront pas de salaire durant le délai légal de congé. De plus, les plans sociaux auxquels ces personnes ont droit ne seront pas honorés. Le personnel de la nouvelle société est menacé de subir des baisses de salaire par la reprise – on parle d'un ordre de grandeur de 30 pour cent –, alors même que la loi précise expressis verbis que «si l'employeur transfère l'entreprise où une partie de celle-ci à un tiers, les rapports de travail passent à l'acquéreur avec tous les droits et les obligations qui en découlent, au jour du transfert, à moins que le travailleur ne s'y oppose» (art. 333 al. 1er CO). Si ça ne suffit pas pour expliquer ce qu'on devrait faire au niveau de la loi, l'alinéa 1bis du même article précise encore que «si les rapports de travail transférés sont régis par une convention collective, l'acquéreur est tenu de la respecter pendant une année» au moins.

Or, dans le projet qui nous est présenté, rien n'est respecté. Au nom de quoi décide-t-on de ne pas respecter l'Etat de droit et les lois en vigueur? Pourtant – on l'a expliqué clairement –, au niveau du Conseil fédéral – ça a été dit déjà tout à l'heure –, on a pris les décisions sans même passer par les Chambres fédérales, en prenant celles-ci comme de simples Chambres d'enregistrement. Il est inacceptable que les responsables de la débâcle de Swissair ne respectent pas au moins la garantie de financer les plans sociaux.

Ces plans sociaux, en définitive, ce sont les employés qui les ont signés avec leur employeur. Il y a des responsabilités qui ont été «signées», et le non-respect des lois signifie aussi le mépris des conventions collectives, de la politique

de concordance. Je crois qu'il y a là une blessure grave infligée aux traditions politiques de ce pays. Dans ce pays, rien ne sera plus comme avant, après l'affaire Swissair.

Alors maintenant, de deux choses l'une: ou les Chambres fédérales acceptent et prennent position sur le respect du droit, ou elles font comme le Conseil fédéral et les responsables de Swissair, à savoir elles méprisent le droit et font sauter les responsabilités légales, elles prennent en otage une politique qui a été voulue et délibérée pour sauver une entreprise et appeler au secours les contribuables, sans d'ailleurs leur laisser la possibilité d'intervenir. Et c'est les contribuables qui vont faire les frais de cette politique pour faire voler des avions: dans un premier temps, un milliard de francs à fonds perdu; ensuite, une recapitalisation d'entreprise, encore un milliard de francs. Cela sans aucune garantie, sans aucun contrôle exercé par les collectivités publiques sur la manière dont sera gérée cette entreprise et sans qu'on réponde à la loi par des plans sociaux et par le respect des conventions qui ont été signées.

Je dis non à ce scénario et je demande qu'on renvoie ce projet au Conseil fédéral, de façon qu'il nous présente un arrêté satisfaisant.

Celui-ci doit prévoir des plans sociaux, garantir les droits des employés, garantir que ceux à qui on verse de l'argent respectent le Code des obligations, notamment son article 333, et enfin garantir que des conditions claires soient mises pour qu'on finance par les deniers publics et qu'un minimum de contrôle soit assuré.

Bührer Gerold (R, SH): Die Swissair-Krise stellt mit ihren Folgewirkungen unser Land ohne Übertreibung vor die grösste wirtschaftliche Herausforderung seit dem Zweiten Weltkrieg. Die FDP-Fraktion als eine politische Kraft, die auf dem Boden freiheitlicher Wirtschaftspolitik steht, hat sich daher die Entscheidung in dieser Frage nicht leicht gemacht. Wir haben uns der zu Recht auf den Tisch gebrachten ordnungspolitischen Frage zu stellen.

Vier Fragen stehen im Vordergrund:

1. Wollen wir mit gutem Geld frühere Managementfehler ausbaden?
2. Wollen wir mit Staatsgeldern Strukturerhaltung betreiben?
3. Wollen wir mit Bundesmitteln ein Präjudiz schaffen bezüglich des Arbeitsplatzabbaus?
4. Wollen wir eine staatliche Airline schaffen?

Keine dieser vier Absichten lag unserer Entscheidungsfindung zugrunde. Hätte unser Entscheid mit Bezug auf diese Kriterien eine Subventionierung von unternehmerischen Fehlentscheidungen zum Ziel gehabt, dann wäre unsere Position ordnungspolitisch zu hinterfragen.

Worum geht es uns? Es geht uns primär darum, die interkontinentale Luftverkehrsbindung des Standortes Schweiz in Zukunft sicherzustellen. Wir wollten und wollen nicht primär Mittel in eine Airline stecken, aber wir wollen den Transmissionsriemen dieser Airline für unser Land auch in Zukunft am Leben erhalten.

Die Abklärungen haben klar ergeben, dass eine Rettung der Flughafeninfrastruktur allein – das zeigen die weltweiten Vergleiche – die Interkontinentalanbindung der Schweiz nicht gesichert hätte.

Was wäre die Alternative gewesen? Die Alternative wäre ein weiteres Grounding, wäre dieser Crash gewesen. Die Alternative wäre ein Imageverlust sondergleichen für unser Land gewesen. Wahrscheinlich hätte sie kurzfristig Folgewirkungen für Zehntausende von Beschäftigten bedeutet und vor allem aber langfristig einen negativen Effekt auf die Wachstumsdynamik dieses Landes gehabt. Die Gutachten, die lange vor der Swissair-Krise erstellt worden sind, haben den Wachstumseffekt auf zwei Prozent des Bruttoinlandsproduktes beziffert.

Ein weiterer Punkt: Wir wollen mit dieser verkehrspolitisch begründeten Massnahme des Bundes kein Präjudiz schaffen, sei es in der Steuer- und Finanzpolitik, oder sei es mit Bezug darauf, dass wir bei anderen Schwierigkeiten anderer Unternehmungen Mittel einschliessen werden. Das kommt für uns nicht in Frage.

Lassen Sie mich deutlich machen, welches die Bedingungen des Ja zu diesem Engagement sind:

Erstens keine weitere Beteiligung an allfälligen Kapitalerhöhungen. Zweitens wollen wir mittelfristig – wie in anderen Krisensituationen, Beispiel Uhrenindustrie –, dass der Bund, sobald sich die Geschäftslage erholt, diese Beteiligung sukzessive reduziert. Denn es ist nicht die Aufgabe der öffentlichen Hand, langfristige Aktionär zu spielen.

Wenn wir Ja zu diesem Bundesbeschluss sagen, dann deswegen, weil ein Nein heute erstens bedeuten würde, dass diese Rettung letztlich nicht zustande käme; zweitens würde ein enormer volkswirtschaftlicher Schaden entstehen, der wesentlich höher wäre als das, was wir auf den Tisch zu legen haben; und drittens – dies scheint uns ganz bedeutend – würde ein Vertrauensverlust in die politische und wirtschaftliche Elite dieses Landes erzeugt. Das heisst, letztlich würde das Vertrauen in die Fähigkeit, in Krisensituationen Lösungen für dieses Land zu finden, unterminiert.

Es geht uns aber um weit mehr als nur um Volkswirtschaftliches und Monetäres. In einer Krisensituation haben Politik, Unternehmertum und Arbeitnehmerschaft einen Schulterchluss gefunden, der auch im Ausland vielerorts mit hohem Respekt betrachtet wird. Es war eine helvetische Tugend, eine helvetisch-patriotische Tugend, in ausserordentlichen Situationen immer wieder diesen Schulterchluss zugunsten des Wohlergehens dieses Landes zu finden.

Wer diesen Brückenbau in Krisensituationen mit «Filz» und destruktiven Schlagwörtern eindeckt, der zerstört ein Stück des weitherum bewunderten Sonderfalles Schweiz. Wer in dieser Situation den Brückenbau zwischen Politik und Wirtschaft ins schiefe Licht stellt, der untergräbt eine Stärke dieses Landes, welche über diese Krise hinaus auch in Zukunft gebraucht werden wird, wenn es um die Meisterung von Herausforderungen für die Schweiz geht.

In diesem Sinne sagen wir – zwar ohne ordnungspolitische Begeisterung, aber unter Wahrnehmung staatspolitischer Gesamtverantwortung – Ja zu diesem Engagement im Sinne der Zukunft Schweiz.

Fasel Hugo (G, FR): Herr Bühler, wir halten heute eine Sondersession ab, an der wir 2,1 Milliarden Franken an Steuergeldern zur Behebung eines Skandals und Schlamassels beschlossen sollen, verursacht – fast unisono – von FDP-Leuten.

Ich frage Sie: Haben Sie als Chef der FDP Schweiz im Rahmen der Eintretensdebatte auch etwas über die Verantwortlichkeit dieser Leute und über die Ursachen dieser Krise zu sagen, die Ihre Leute – Leute der FDP Schweiz – verursacht haben?

Bühler Gerold (R, SH): Ich habe in der Debatte, die wir in der Herbstsession geführt haben, ausführlich dazu Stellung genommen. Aus Zeitgründen habe ich heute nichts mehr dazu gesagt, aber ich werde gerne wiederholen, was ich damals gesagt habe.

1. Im Verwaltungsrat der Swissair hatten wir in den letzten Jahren, in denen diese schicksalshaften Entscheide gefällt wurden, unter vielen zwei Verantwortungsträger mit einem Parteibuch der FDP – das zur Situation.

2. Ich habe in der Debatte in der Herbstsession klar gesagt, dass das Desaster der Swissair in erster Linie eine Folge von Managementversagen und nicht eine Folge der Terroranschläge vom 11. September 2001 sei.

3. Ich habe damals klar gesagt – und das sage ich auch heute –, dass wir zum verschärften Aktienrecht stehen, welches Haftpflichtansprüche bekanntlich bereits bei Pflichtverletzung im Sinne der Fahrlässigkeit ermöglicht. Wir sind klar der Auffassung, dass die Sonderprüfung und die Abklärung der Verantwortlichkeiten ohne Wenn und Aber und ohne Rücksicht auf Person und Parteibuch fortgeführt werden müssen. Dann werden die Gerichte zu entscheiden haben. Dieser rechtspolitisch saubere Weg wird von uns in keiner Weise unterdrückt werden.

Kaufmann Hans (V, ZH): Ich habe Ihnen meine Gründe, weshalb ich für Nichteintreten votiere, schon dargelegt. Ich möchte meine Zeit dennoch nutzen, um Sie auf etwas Wichtiges hinzuweisen. Bei diesen über 2000 Millionen Franken geht es ja nicht um Investitionen im eigentlichen Sinn. Drei Viertel davon werden verloren sein. Wir werden keine Aktiven haben, aus denen irgendwelche Erträge resultieren. Stattdessen, haben wir blanke, über 2 Milliarden Franken hohe neue Schulden, die wir jedes Jahr verzinsen müssen. Auch bei den tiefen Zinsen sind das jedes Jahr 65 bis 80 Millionen Franken, die wir – ich will jetzt nicht sagen bis in alle Ewigkeit – schwer zu bezahlen haben werden. Addieren Sie das zu den Krediten, dann sehen Sie, was für ein Desaster wir wirklich haben!

Ich möchte meine Zeit auch nutzen, um noch drei Punkte abzuklären, Fragen an die Herren Bundesräte:

1. Obwohl Swissair ein Unternehmen mit rund 70 000 Beschäftigten war, war man nicht in der Lage, eine Liquiditätsplanung vorzunehmen. Der Bund macht das jetzt, und entsprechend wird der Bund auch Einsicht gewinnen, wie das genau war am Tage des Groundings. Ich möchte jetzt endlich wissen, wer die Wahrheit sagt. Waren es die Banken, war die Liquidität da, oder hat die Swissair Recht, und die Liquidität war nicht vorhanden? Ich glaube, es wäre auch ein faires Verhalten gegenüber den Banken. Wenn die Liquidität wirklich da war, dann hat man hier einige Falschverteilungen vorgenommen.

2. Mich stört, dass es heisst, ein nationales Flugunternehmen sei im öffentlichen Interesse. Aber man hat nicht einmal den geringsten Versuch für eine Publikumsfinanzierung unternommen. Man hätte doch Publikumsaktien anbieten können. Man hätte dann immer noch, falls es ein Fehlschlag gewesen wäre, andere Finanzierungen heranziehen können. Aber man hat nicht einmal den Versuch gemacht, das Publikum einzuladen.

3. Ich beziehe mich nochmals auf die Pressemitteilung des Finanzdepartementes vom 5. September, wo ganz klar steht: «Der Bundesrat kennt die grossen Schwierigkeiten, mit denen die Swissair konfrontiert ist.» Der 5. September – das war ein Monat vor dem Grounding. Warum hat man dann nichts unternommen? Es ist doch Bundessache, die Fluggesellschaften zu überwachen, vor allem auch festzustellen, ob die Voraussetzungen für die Betriebsbewilligungen gegeben sind. Wenn eben kein Geld mehr in der Kasse ist, sind die Voraussetzungen nicht mehr gegeben. Dann hätte man auch genügend Zeit gehabt, uns mit einer Vorlage zu begrüssen; dann hätten wir abstimmen können und wären jetzt nicht vor vollendete Tatsachen gestellt. Da möchte ich wissen, warum man nicht früher reagiert und das Parlament umfassend informiert hat.

Leutnegger Oberholzer Susanne (S, BL): Niemand in diesem Saal kann wohl sagen, das Swissair-Debakel sei für das Parlament völlig überraschend gekommen. Bereits vor zehn Monaten haben wir den Bundesrat angefragt, ob es zur Sanierung der Swissair nicht einer Rekapitalisierung bedürfe. In der Herbstsession 2001 verlangte die SP-Fraktion bereits für den Oktober 2001 eine Sonderdebatte zur Swissair. Die bürgerlichen Parteien wollten sie auf den November 2001 verschieben. Es soll nun niemand kommen und sagen, das Parlament habe nicht frühzeitig eingreifen können. Sie wollten es nicht sehen und wollten auch nicht handeln.

Worüber haben wir heute zu befinden? Wir stehen vor der zentralen Frage, ob wir den Zusammenbruch einer nationalen Branche verhindern und das Überleben von 35 000 Arbeitsplätzen sichern wollen. Kein Land auf dieser Welt würde zusehen, wie Zehntausende von Arbeitsplätzen zugrunde gehen, ohne etwas dagegen zu unternehmen. Keine Partei in einem solchen Land würde dafür die Verantwortung übernehmen. Kein Land der Welt würde Milliarden Franken für die Kosten von Arbeitslosigkeit aufbringen, wenn die reale Chance bestünde, Zehntausende von Arbeitsplätzen zu retten.

Das hat nichts mit falschem Patriotismus zu tun; darum geht es hier und heute nicht, auch wenn die Swissair grosse

Emotionen weckt. Wir haben es mit zentralen wirtschaftspolitischen Fragen zu tun. Heute stimmen wir darüber ab, ob wir 35 000 zusätzliche Arbeitsplätze retten wollen oder nicht. Wollen wir dem Standort Schweiz auch in Zukunft eine gute Chance geben? Wollen wir die Konjunktur unterstützen oder nicht?

Die SP hat das Engagement des Staates in dieser Frage nicht gesucht, aber wir sind der Meinung, dass dieser heute eingreifen muss, und zwar weil die Wirtschaft und die mit ihr liierten Parteien kläglich versagt haben. Versagt haben auch die neoliberalen Weissbuchautoren und verantwortlichen Verwaltungsräte der Swissair. Sie haben die einst stolze Unternehmung in den Ruin getrieben. Versagt hat die Privatwirtschaft noch einmal, und zwar als es darum ging, die Mittel für eine geordnete Redimensionierung des Unternehmens zusammenzubringen.

Sollen wir die Beschäftigten für all diese Fehler bluten lassen, ausgerechnet die Beschäftigten, die in diesem Projekt die grössten Opfer bringen? Es sind nicht die Banken, und es ist auch nicht der Staat, sondern es sind die Beschäftigten, die massive Lohneinbussen hinnehmen müssen und mit dem Verlust ihrer Arbeitsplätze zahlen.

Nein, das können wir nicht verantworten. Es ist deswegen auch kein Schulterchluss von Wirtschaft und Politik, sondern es ist das Primat der Politik, das wir in dieser zentralen wirtschaftspolitischen Frage einfordern. Wir haben heute ein Projekt vor uns, das nicht von der Politik definiert worden ist. Es sind Fachleute wie André Dosé, die das Projekt und den Businessplan erarbeitet haben. Die wirtschaftlichen Grundlagen dieses Projektes bedeuten, dass die neue Gesellschaft aufgrund ihrer tiefen Kostenstruktur sehr gute Chancen hat, nicht nur zu überleben, sondern auch in eine gute Zukunft zu fliegen. Das Projekt in der Dimension 26/26/82 ist auch eine zentrale Voraussetzung dafür, dass Nebenbetriebe gesichert werden können. Wir sind uns der Risiken dieses Projektes sehr wohl bewusst. Aber die Alternative wäre eine Katastrophe für den Wirtschaftsstandort Schweiz und für Zehntausende von Arbeitsplätzen.

Wer heute Nein sagt, bestraft nicht den freisinnigen Filz mit Eric Honegger und Vreni Spoerry, der bestraft auch nicht die verantwortlichen Verwaltungsräte wie Herrn Leuenberger, Herrn Hentsch, Herrn Schmidheiny. Bestraft wären allein die Beschäftigten. Wer heute bei der Abstimmung fehlt, der sichert auch nicht einen Sozialplan. Es bringt uns zudem nicht mehr Ökologie, wenn wir heute Nein sagen, im Gegenteil. Wir müssen die Ökologie in der Flugverkehrspolitik in Zukunft nachhaltig einfordern, und das werden wir auch machen.

Das sind die Gründe, weshalb die SP-Fraktion grossmehrheitlich für die Vorlage eintritt. Aber wir erwarten – das ist eine Bedingung für uns, Herr Bühler –, dass mit dieser Vorlage in der sozialen Frage Fortschritte durchgesetzt werden. Wir verlangen auch, dass die verantwortlichen Verwaltungsräte und die Banken für die Finanzierung der Sozialpläne, für die sie mitverantwortlich sind, zur Kasse gebeten werden.

Wenn wir Nein sagen, gewinnen wir sicher nicht mehr für die 35 000 Beschäftigten, deren Arbeitsplätze in Gefahr sind. Wir gewinnen auch nicht mehr für die Ökologie. Aber es gewinnen all jene Kräfte, die zusammen mit Christoph Blocher konstruktive Lösungen mit Hilfe eines starken Staates verhindern und in diesem Land eine chaotische Situation provozieren wollen. *(Beifall auf der Tribüne)*

Präsident (Hess Peter, Präsident): Ich bitte das Publikum, jede Äusserung des Beifalles oder der Missbilligung zu unterlassen.

Mugny Patrice (G, GE): Vous étiez à la Commission des finances lorsque nous avons débattu de Swissair. Toutes vos propositions sociales – toutes, même les plus modestes! – ont été balayées sans aucune exception. Comment osez-vous croire aujourd'hui, en demandant au groupe radical de faire un effort, qu'il va le faire?

Leutenegger Oberholzer Susanne (S, BL): Ich denke, Herr Mugny, eine der wesentlichen Voraussetzungen wird es sein, dass es endlich gelingt, die für das soziale Debakel Verantwortlichen zur Kasse zu bitten. Wir müssen endlich den sozialen Druck diesbezüglich erhöhen. Wir fordern auch die Freisinnigen auf, den entsprechenden Auftrag dem Bundesrat bindend weiterzugeben.

Es sind Anträge deponiert, über die wir heute abstimmen können. Die Damen und Herren der bürgerlichen Parteien, die für die Situation mitverantwortlich sind, sollen es sich gut überlegen, wenn sie abstimmen. Es ist Zeit, hier endlich einen Schritt auch in Richtung soziale Sicherheit für die Betroffenen zu machen.

Polla Barbara (L, GE): La position du groupe libéral se veut avant tout réaliste. J'aimerais souligner tout d'abord que les libéraux sont bien conscients que les objectifs du sauvetage de Swissair et la création d'une nouvelle compagnie aérienne suisse vont au-delà de la seule aviation. Les Bâlois, comme les Romands, les Zurichois, les Tessinois et les autres savent très bien quel atout majeur représente pour le développement économique et social d'une région un aéroport avec une ouverture internationale. Et nous sommes prêts à soutenir Zurich notamment, dans un projet qui intègre l'ensemble de nos aéroports, de leurs potentiels et de leurs compétences respectives.

Les libéraux reconnaissent aussi que la situation des employés de Swissair est particulièrement difficile. Partout dans le monde, en ce moment, des emplois doivent être supprimés dans le domaine aéronautique, probablement d'ailleurs pour être recréés demain. Mais le maintien de l'emploi par l'Etat ne peut que repousser les problèmes et les rendre plus douloureux encore. Il nous faut d'autres solutions.

Concrètement, comme je l'ai dit tout à l'heure, les libéraux seraient prêts, outre le crédit de 450 millions de francs accordé par le Conseil fédéral en octobre, à voter un crédit devant permettre aux avions de Swissair de voler jusqu'à la fin de la saison, de permettre de cette façon-là une transition honorable, également de créer les meilleures conditions-cadre possibles pour le démarrage d'une nouvelle compagnie aérienne et pour la place économique suisse tout entière.

Mais les libéraux par contre s'opposent au plan 26/26, et surtout à l'investissement de la Confédération dans la nouvelle compagnie aérienne suisse telle qu'elle est prévue, et ceci pour au moins cinq bonnes raisons: des raisons de principe, des raisons économiques, politiques, juridiques et internationales.

Quant aux principes, nous ne saurions approuver une intervention aussi massive et directe de l'Etat dans une compagnie privée. Certes, Swissair porte notre croix blanche, mais l'objectif de sauver une image de la Suisse ne saurait justifier une intervention aussi lourde. De plus, l'intervention proposée ne respecterait pas l'équité. Pourquoi l'Etat intervendrait-il pour aider Swissair? Quels sont les critères? Sur quoi sont-ils fondés? Quelles sont les autres entreprises que le Conseil fédéral prévoirait d'aider de manière similaire? Ou non, et pour quelles raisons? Voilà autant de questions auxquelles il faudrait répondre avant d'envisager un investissement de l'Etat dans une compagnie privée. Les libéraux, s'ils reconnaissent les efforts du Conseil fédéral pour trouver des solutions, estiment que désormais, l'analyse doit reprendre le pas sur l'émotion. Nous demandons des réponses claires sur l'apparente non-information de l'OFAC, et au-delà du Conseil fédéral lui-même, sur la situation de Swissair. En l'absence d'une analyse solide du pourquoi et du comment nous en sommes arrivés là et des remèdes à appliquer à l'avenir, aucun investissement ne saurait se justifier.

La deuxième raison est économique. La majorité de ce pays pense tout bas ce que quelques-uns disent tout haut: le projet 26/26 est surdimensionné. Certes, il est aujourd'hui le favori de certains milieux concernés, et même Crossair en a fait son projet. Mais attention, la grenouille a déjà voulu se faire plus grosse que le boeuf: ne réitérons pas cette erreur fatale. Notre pays bénéficie avec Crossair d'une compagnie

régionale adéquate et florissante. Les libéraux sont d'accord que cette compagnie reprenne à son compte quelques destinations long-courriers ciblées et stratégiques pour la place économique suisse, mais ces destinations doivent être nécessaires et rentables. Nous voulons l'efficacité dans la durée, et l'abolition du monopole qui a tant nui à Swissair sera d'ailleurs l'une des conditions de cette durabilité. C'est là que résident les chances du «Standort Schweiz», c'est dans cette dimension-là, adéquate à notre pays, et dans l'ouverture.

La troisième raison est politique. Politiquement, les libéraux se sentent responsables vis-à-vis de l'ensemble des citoyens. Plusieurs libéraux, à Genève et à Zurich, prennent aujourd'hui la défense spécifique des petits actionnaires. Mais c'est bien devant l'ensemble des contribuables que nous sommes responsables de la saine gestion des finances de l'Etat fédéral. Imaginons que nous laissons la Confédération investir 2 milliards de francs dans le projet «Phoenix plus» et que, dans le même temps, nous revenions, par exemple, sur notre décision de diminuer les charges fiscales des entreprises ou d'investir davantage dans la formation. Pour les libéraux, ce serait politiquement inacceptable, car c'est bien l'ensemble des entreprises et des citoyens qui doivent bénéficier de notre soutien politique.

La quatrième raison est juridique. Les créanciers de Swissair et les questions juridiques qu'ils soulèvent partout dans le monde ne sauraient être ignorés par la Confédération, car les effets négatifs sur notre économie de l'image d'une Suisse non solvable serait réhibitoires. Finalement, les libéraux sont soucieux du respect strict de tous les accords européens et internationaux qui nous lient ou qui devraient nous lier demain. Même ceux qui se sont fortement engagés pour le non le 4 mars reconnaissent aujourd'hui que la non-intégration de la Suisse a joué un rôle considérable dans la faillite de Swissair. Il nous faut absolument éviter de mettre la nouvelle compagnie en situation conflictuelle par rapport à nos voisins qui seront, demain, ses partenaires.

Pour toutes ces raisons, le groupe libéral refuse l'entrée en matière et demande au Conseil fédéral un nouveau projet. Mais nous demandons également, dans un deuxième postulat, que le Conseil fédéral soumette au Parlement un rapport détaillé sur les raisons pour lesquelles il a tout d'abord ignoré pendant plus d'un mois, puis rejeté, le plan Globus qui semblait pourtant mieux tenir compte des intérêts des employés, des usagers, des créanciers et des actionnaires de Swissair, tout en limitant justement l'investissement de la Confédération au titre de capital dans la nouvelle compagnie aérienne. Nous nous réjouissons de pouvoir bénéficier de ces informations essentielles.

Walker Felix (C, SG): Es ist in der Tat eines der betrüblichsten Kapitel, das in diesem Haus je zur Debatte stand. Die CVP bedauert die Entwicklung dieses ehemals fettdriefenden Paradeperdes in unserer Schweizer Wirtschaft. Die CVP hat sich bereits bisher in dieser Problematik für eine Aufarbeitung der Vergangenheit eingesetzt, und sie wird es auch in Zukunft tun – nicht bloss wegen Verantwortlichkeiten, sondern auch um Lehren für die Zukunft zu ziehen.

Im Vordergrund steht jetzt die Lösung, steht das «rückwärtsblickende Vorwärtsschauen». Wir wollen zu einer marktorientierten und damit tragfähigen Vorwärtsstrategie Hand bieten. Es ist vielleicht wichtig, sich der Ausgangslage zu erinnern. Wir diskutieren nicht ein Flugsystem, das auf der grünen Wiese entwickelt werden soll. Wir diskutieren jetzt eine Krisensituation mit einem unerlässlichen Sanierungsbedarf eines bestehenden Flugsystems mit naturgemäss überlebensfähigen und nichtüberlebensfähigen Teilen. Über das Ziel – die strategische Ausrichtung – sind wir uns ja weitgehend einig. Im Interesse der wirtschaftlichen, der gesellschaftlichen und der politischen Besonderheiten unseres Landes ist unseres Erachtens ein Weiterbestehen einer nationalen Fluggesellschaft mit einer interkontinentalen Anbindung, wenn auch in redimensionierter Form, ein Erfordernis. Was sind diese Besonderheiten, die profilierenden Merk-

male der Schweiz in diesem Zusammenhang? Es sind dies die Weltoffenheit, die Exportwirtschaft, der Finanzplatz mit seinen weltweiten Unternehmungen, Banken und Versicherungen, die Rücksichtnahme auf unsere Tourismusindustrie, die auch eine regionale Wirtschaftsförderung bedeutet, und die Standort- und Wettbewerbspolitik in diesem rohstoffarmen Land.

Warum denn eine nationale Gesellschaft? Man könnte sagen: Der Markt wird es schon regeln. Es gibt ja Überkapazitäten.

Aber die Eigenständigkeit in einem Bereich, der für unser ganzes Verkehrssystem entscheidend ist, ist doch auch wichtig. Wir wollen nicht abhängig werden. Unsere Slots, die Start- und Landezeiten, unsere Verkehrsrechte: Was wir haben, wollen wir nach Möglichkeit behalten, im Wissen, dass die flughnahen Betriebe auch in Gefahr kommen, wenn wir den Rest aus der Hand geben. Eine markt- und risikoorientierte Strategie: Warum denn ein interkontinentaler Flughafen? Eben gerade, weil unsere Wirtschaft mit ihrer globalen Verflechtung die Direktanbindung an die Wirtschaftsmetropolen der Welt sucht und haben muss. Der Hub, die Drehscheibe, stellt ja nicht nur eine Förderung des lokalen und regionalen Marktes dar, sondern er erlaubt gleichzeitig, die Langstrecken zu optimieren. Gerade der Hub kann nur mit einer starken flughnahen Infrastruktur bestehen. Wenn wir diesen Hub verlieren – versichern uns die Fachleute –, werden wir fünf Jahre brauchen, um wieder einen aufzubauen.

Zur Variante, die gewählt worden ist: Die betriebswirtschaftlich beste – das entnehmen Sie Ihren Akten – ist die Variante 26/26. Das ist eine Mischform zwischen Langstrecken und dem, was die Crossair bisher machte. Wir haben Vertrauen in diese Variante, denn in letzter Zeit haben wir verschiedentlich zuständige Beamte und die zuständigen Leute der neu zu entstehenden Airline konsultiert. Wir haben auch Einsicht in Businesspläne gehabt, Einsicht in Unterlagen, in denen die Restrukturierungsbedürfnisse, die Auswirkungen auf das Netz, die Flotte, das Personal, die Geschäftsentwicklungen und der Eigenkapitalbedarf dargelegt sind.

Wir haben auch eine Zweitmeinung, die der Bundesrat eingeholt hat, zur Kenntnis genommen. Diese Zweitmeinung – nämlich jene der Deutschen Bank – besagt: Das vorgesehene Projekt sei zwar risikoreich, aber unter den obwaltenden Umständen vernünftig und verantwortbar.

Was ist die Alternative? Die Alternative ist, wie bereits erwähnt wurde, ein Crash. Der Verlust von Arbeitsplätzen kostet ebenso viel wie die Vorwärtsstrategie; er hätte indirekte Auswirkungen auf Gewerbe und Dienstleistungen aller Art, nicht nur im Raume Zürich, sondern weit darüber hinaus. Eine Studie der Universität St. Gallen spricht davon, Arbeitsplätze im Flughafen Zürich hätten eine Multiplikatorwirkung von 1,5 bis 2, wenn man die indirekten Auswirkungen volkswirtschaftlicher Natur mitbewerten will. Professoren, die Vordenker, haben uns in letzter Zeit beraten. Ich teile ihre Meinung in vielen Bereichen; aber wenn die Professoren von einem geschützten Markt sprechen, dann muss ich sagen: Ich kenne keine Berufsgruppen, die einen geschützteren Markt hätten. Gerne hätten wir von den Professoren gehört, was denn die vertieften Auswirkungen dieser Alternative sind.

Wir beurteilen auch die Chancen und Risiken objektiv. Wir haben eine intakte Chance, müssen aber die Kritiker ernst nehmen. Wir haben restrukturierte Gesellschaften und tendenziell positivere Prognosen; mit dem neuen Gebilde verfügen wir über eine gute Kostenstruktur und eine gute Eigenkapitalausrüstung.

Nicht weil es schwierig ist, wagen wir es nicht; es wird auch schwierig, weil wir es nicht wagen.

Mugny Patrice (G, GE): Nous assistons aujourd'hui à une farce; une farce tragique où l'élite économique autoproclamée par M. Bühler est en fait la clique, principalement radicale mais pas seulement, qui tient toute l'année un discours libéral, qui demande de voter non à l'endettement, mais qui au moment où son incompétence se révèle, au moment où

ses négligences coupables apparaissent, se précipite dans les caisses de l'Etat pour y puiser des milliards. Cette élite qui refuse toutes les propositions de repousser les réductions fiscales et qui ne propose rien d'autre que d'augmenter la dette, puisque toutes les propositions qui ont été faites pour trouver l'argent de ces 2 milliards de francs ont été refusées par cette élite-là.

C'est également une farce démocratique parce que, comme d'autres l'ont dit, il n'y a rien à décider aujourd'hui. Tout a déjà été décidé. Pourtant, 60 conseillers avaient demandé une session extraordinaire en septembre dernier. Mais le Bureau du Conseil national, où cette élite est très bien représentée, a décidé que cette session extraordinaire aurait lieu juste une semaine avant la session d'hiver, donc au moment où toutes les décisions auront été prises. C'est un déni de démocratie. Qui a décidé? La Délégation des finances où évidemment les partis non gouvernementaux ne participent pas, mais où cette élite est très bien représentée, où cette élite a décidé des 2 milliards de francs avec le président qui, vous l'avez entendu, est par ailleurs payé par le Crédit Suisse. Alors, il a beau dire qu'il s'est abstenu, c'est quand même lui qui a défendu ce crédit à la Commission des finances.

C'est également une farce sur le plan social. Oser dire qu'un plan social créerait un précédent, comme si les 2 milliards de francs versés à Swissair et à Crossair ne créaient pas un précédent! Un précédent va bien quand c'est pour rabibocher l'élite fiscale et l'élite économique, et quand il ne s'agit pas d'aider les gens en difficulté.

C'est également une farce juridique. Vous avez certainement entendu parler de l'article 333 du Code des obligations qui suppose que, quand on prend un héritage, on prend aussi l'hypothèque, ce qui veut dire qu'il fallait payer les délais de licencement, les salaires des gens qui passent d'une compagnie à l'autre pendant une année. Eh bien non, Crossair a dit: «Cela ne s'applique pas», alors le Conseil fédéral a répondu: «Ah, vous avez sûrement raison, ça ne s'applique pas.» Si le Tribunal fédéral donne tort dans une année à la décision du Conseil fédéral, eh bien l'élite économique viendra réclamer 500 millions de francs de plus et on lui donnera cet argent supplémentaire.

C'est une farce de la solidarité quand on ose parler de la solidarité demandée aux cantons. Solidarité avec qui? Avec l'UBS? Avec le Crédit Suisse? Avec Novartis? Mais pas un centime de solidarité avec le personnel! Drôle de solidarité. Et même, allons plus loin: la Confédération qui verse 2 milliards de francs, alors que le privé ne verse que 1,6 milliard de francs, n'a que 22 pour cent des actions mais le privé en aura plus de 60 pour cent. Qui fera les bénéfices? L'élite économique.

Maintenant, examinons la question de la farce économique. Si vous avez lu le message, à la page 13 de la version française, il est dit que la task force – vous savez, ces forces spéciales que l'on met en oeuvre lorsqu'il y a des problèmes en Suisse – a regardé le projet «Phoenix plus» et, c'est marqué, «il apparut rapidement que de nombreuses difficultés avaient été sous-estimées dans le projet initial, quand ce n'est pas carrément oubliées». Mais ce n'est pas grave, c'était l'élite économique, on peut continuer comme ça! Je vous rappelle quand même qu'aux USA, il y a 8 compagnies aériennes et qu'il y en a 45 en Europe. Imaginer une seule seconde que cela ne va pas être un crash repoussé, c'est faire preuve de beaucoup d'incompétence.

Les Verts – nous y viendrons tout à l'heure –, par rapport à cela, vont au moins proposer, eux, un plan social. Nous vous proposons deux fois 250 millions de francs, et nous dirons même où prendre l'argent. Nous l'exposerons dans la discussion par article. Nous proposons 250 millions de francs pour les préretraites, y compris pour les personnes qui sont déjà à la retraite aujourd'hui et à qui on enlève, tout à coup, leurs sous alors qu'ils sont à la retraite depuis un certain temps. Un certain nombre de retraités, et de préretraités aujourd'hui, n'ont plus un niveau de vie correct et digne. Ils vont tomber peut-être à l'assistance. Je trouve cela un peu gonflé pour une élite économique! Le deuxième plan de

250 millions de francs sera pour les reconversions professionnelles. Mais je n'imagine pas que ces propositions seront acceptées.

Aeschbacher Ruedi (E, ZH): Die Hunter-Strategie der Swissair-Führung war hochriskant und falsch. Sie hat eine einst führende Airline in den Abgrund getrieben, ein Schuldenloch in Milliardenhöhe hinterlassen, Tausende von Arbeitsplätzen zerstört und das Image der Schweiz in der Welt empfindlich geschädigt. Die Verantwortlichen dürfen nicht ungeschoren davonkommen. Sie sind unter allen Umständen zur Verantwortung zu ziehen und zur Kasse zu beten. Falsch war und ist auch die Hub-Strategie von Swissair, Flughafen Zürich und Bundesrat, eine Strategie, mit der sie in Kloten einen grossen, interkontinentalen Hub betreiben wollten, was sie auch weiterhin anstuern. Ein solcher Hub bedeutet eine Unzahl täglicher Kurzstreckenflüge nach und aus ganz Europa, nur um genügend Transitpassagiere nach Kloten einzufliegen, mit denen dann die Interkontinentalflüge ausgelastet werden sollen. Ausser unnötigen und übermässigen Belastungen für die Umwelt und für Hunderttausende von Menschen bringt ein solcher Hub, bringen über 10 Millionen reine Umsteiger für unser Land kaum etwas.

Unsere Fraktion fordert den Bundesrat deshalb auf, die Ziele seiner Flugverkehrspolitik endlich auf ein bescheidenes Mass zu beschränken und für eine echte Nachruhe von mindestens acht Stunden zu sorgen. Damit geht das «Tor zur Welt» nicht zu! Wenn wir uns, wie wir das einmal mehr dringend monieren, rasch und effizient an das Hochgeschwindigkeitsnetz der europäischen Bahnen anschliessen, kann eine grosse Anzahl bisheriger Kurzstreckenflüge auf die Bahn verlagert werden, bei weitgehend gleichen Reisezeiten. Eine solche Verlagerung schafft Platz für Flüge, die über grosse Distanzen gehen und für die unser «Tor zur Welt» weiterhin weit offen stehen kann.

Dieses Anliegen unterstreicht unsere Fraktion heute mit zwei Vorstössen, die sie eingereicht hat. Es wäre ein tragischer Fehler, wenn unser Land aus dem Swissair-Debakel nicht wenigstens die Chance zur grundsätzlichen Neuorientierung der Luftverkehrspolitik im Sinne der Ausführungen, die ich gemacht habe, ergreifen würde.

Der Bundesrat will aber nicht. Er setzt mit dem Plan «Phoenix plus» das Gehabte, die Hub-Strategie, fort, für den Moment einfach auf einem um etwa 15 bis 20 Prozent reduzierten Level. Die Absicht ist aber nicht Redimensionierung, wie die Vorlage heisst, die wir heute beraten, sondern ganz klar Wachstum, Hub. Der Bundesrat hat für sein Engagement in eine neue Airline zwei Hauptgründe. Dazu ist zu sagen:

1. Der Bundesrat meint, die wirtschaftlich wichtige Anbindung unseres Landes an die grosse weite Welt gewährleistet nur eine eigene nationale, interkontinental tätige Airline. Das ist falsch. Ausländische Fluggesellschaften können, wenn wir für gute Infrastrukturen besorgt sind, die Verbindungen ebenso gut anbieten, werden dies auch sofort tun, wenn entsprechende Nachfrage vorhanden ist. Eine solche Nachfrage besteht, wenn die Schweiz für Gäste, Kunden, Unternehmen ein interessanter, qualitativ hochwertiger Wirtschafts-, Lebens-, Freizeit- und Touristikraum ist. Ist das der Fall, so wird unser Land für Geschäfte, für Ferien oder als Unternehmensstandort gefragt sein und aufgesucht werden, egal, ob auf dem Flugzeug das Schweizerkreuz prangt oder eine andere Flagge. Für die Top-Wirtschaftsführer spielen die normalen Flugverbindungen ohnehin praktisch keine Rolle, denn diese reisen, wie wir ja von Herrn Ospel wissen, im Privatjet.

2. Der Bundesrat will Arbeitsplätze erhalten. Das wollen wir auch, und wir freuen uns über jeden geretteten Job. Nur: Das Risiko, dass eine neue Airline im heutigen gnadenlosen, von enormen Überkapazitäten gezeichneten Markt scheitert, ist enorm hoch. Dazu kommen noch die vielen weiteren Probleme, die der Bundesrat in der Botschaft recht offen dargestellt hat. Gibt der Bund nicht weitere Finanzspritzen und scheitert «Phoenix plus» in kurzer Zeit, so gehen die Ar-

beitsplätze gleichwohl verloren. Und dann sind auch die Millionen weg, die der Bundesrat in dieses hochriskante Projekt investiert hat, und stehen nicht mehr für Umstrukturierungsmassnahmen zur Verfügung.

Fazit: Für das wirtschaftliche Wohlergehen unseres Landes brauchen wir keine eigene interkontinentale Airline, und schon gar nicht eine vom Staat gesponserte, deren Überlebenschance höchst fragwürdig, deren Arbeitsplätze ebenso unsicher sind. Wir sollten uns hüten, mit enormen Steuergeldern wirtschaftlich gescheiterte, umweltfeindliche Hub-Strategien weiterzuverfolgen, Strategien, die immer mehr Menschen belasten und gegen die der Widerstand aus der Bevölkerung zunehmend heftiger wird.

Nachdem heute bereits die Fakten geschaffen sind, müssen wir wohl auf die Botschaft, auf die Anträge eintreten. Die evangelische und unabhängige Fraktion wird aber zu «Phoenix plus» Nein sagen. Ein Nein zu diesem höchst riskanten Unternehmen erspart uns auch die unangenehme Frage, warum der Bund nicht auch bei Krisen anderer Branchen mit Steuergeldern arbeitsplatzerhaltend eingesprungen ist, sowie die weitere Frage, wie wir uns bei allfälligen späteren, ähnlich schwerwiegenden Crashes anderer Unternehmen verhalten müssten.

Maspoli Flavio (–, TI): Sie haben sich über die Tatsache ausgelassen, dass die Fluggesellschaft vom Staat gesponsert würde. Ich habe aber leider noch nie gesehen, dass Sie sich darüber aufgeregt haben, dass der gleiche Staat die SBB seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges mit 70 Milliarden Franken gesponsert hat. Warum regen Sie sich darüber nicht auf? Das ist doch auch eine öffentliche Gesellschaft und befördert doch auch Leute – oder nicht?

Aeschbacher Ruedi (E, ZH): Die SBB stellen die Funktionsfähigkeit im Lande bezüglich der Mobilität der Personen sicher, die über keine anderen Möglichkeiten wie beispielsweise über ein Auto oder über die Möglichkeit zum Mitfahren verfügen. Sie stellen die Grundmobilität sicher, die wir in unserem Lande brauchen. Es ist aber nicht die Aufgabe des Staates, die notwendigen Infrastrukturen und vor allem die notwendigen Carrier für Ferienflüge oder für wirtschaftlich wichtige Verbindungen interkontinental zur Verfügung zu stellen.

Fehr Mario (S, ZH): Der Kantonsrat von Zürich hat für diese Airline vor kurzem einen Kredit von 300 Millionen Franken gesprochen, und zwar mit der gleichen Begründung, mit der wir heute einen Kredit sprechen sollten. Bei der damaligen Diskussion im Zürcher Kantonsrat hat die evangelische und unabhängige Fraktion jenem Kredit zugestimmt. Wenn ich Ihnen jetzt zuhöre, stelle ich einen gewissen Widerspruch fest. Hat sich die evangelische und unabhängige Fraktion im Zürcher Kantonsrat geirrt, oder tun Sie dies heute?

Aeschbacher Ruedi (E, ZH): Ich glaube, dass es sich um eine ähnliche Situation handelt, wie sie auch bei anderen Parteien, auch bei grossen Parteien auf der linken Seite des Spektrums, ab und zu eintritt: dass nämlich Kantonalparteien andere Überlegungen machen und anders reagieren als die nationale Partei.

Blocher Christoph (V, ZH): Herr Aeschbacher, warum haben Sie Herrn Fehr Mario nicht zur Antwort gegeben, dass Ihre Fraktion gar nicht zugestimmt hat? Sie war nämlich gespalten, das weiss Herr Fehr Mario vielleicht nicht.

Aeschbacher Ruedi (E, ZH): Herr Blocher hat selbstverständlich Recht, aber die Mehrheit der EVP-Fraktion im Kantonsrat von Zürich hat zugestimmt. Ich wollte das nicht speziell abschwächen.

Hofmann Urs (S, AG): Der Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung, Herr Peter Siegenthaler, dem ich auch im Namen unserer Fraktion für den grossen Einsatz in den ver-

gangenen Wochen herzlich danken möchte, hat im Zusammenhang mit dieser Vorlage den Begriff der «digitalen Entscheidungssituation» geprägt. Digital heisst hier: Man muss Ja oder Nein sagen – Ja zu einem Engagement des Staates oder eben Nein. Dieser Entscheid, Ja oder Nein zu sagen, ist nicht theoretischer Natur, weil wir genau wussten und wissen, was ein Nein heisst: Nein hiesse, dass der Flugbetrieb, zumindest derjenige der Swissair, sofort einzustellen wäre – ein zweites Grounding –; Nein hiesse, dass mehrere zehntausend Arbeitsplätze verloren gingen; Nein hiesse die Vernichtung eines grossen Know-how im Flugbereich vor allem auf dem Platz Zürich; Nein hiesse grosse soziale Probleme; Nein hiesse verheerende Auswirkungen auf die konjunkturelle Situation in unserem Land; Nein hiesse vor allem auch hohe Kosten, die auflaufen würden, auch für den Staat, sei es im Bereich der Arbeitslosenversicherung, sei es im Bereich anderer sozialer Kosten. Ja hingegen heisst eine risikobehaftete Chance packen und wenigstens mit einiger Aussicht auf Erfolg den Versuch unternehmen, dieses Geld zukunftsgerichtet zu investieren und nicht Arbeitslosigkeit zu finanzieren. Insofern hat dieses Projekt, wie es jetzt vorliegt – das vielleicht eine Antwort an Herrn Mugny –, eben auch den Charakter eines Sozialplans. Es hilft nämlich, Arbeitsplätze zu erhalten und nicht nur Kündigungsentschädigungen an Leute zu bezahlen, die keinen Arbeitsplatz mehr haben. Schon diese volkswirtschaftlichen Kosten rechtfertigen diese Vorlage und das Engagement des Bundes von der Sache her – es sei denn, man argumentiere nicht sachlich, sondern sage einfach, Ordnungspolitik müsse sein, man sei deshalb dagegen.

Darüber hinaus geht es hier aber auch um eine ganz zentrale Infrastruktur, die mit dieser Investition aufrechterhalten werden soll. Es ist nun einmal eine Tatsache, dass ein vernünftiger Flughafen – und nicht ein überdimensionierter, Herr Aeschbacher, ich komme darauf zurück – eine Gesellschaft braucht, die auch von der Schweiz aus eine angemessene Zahl Interkontinentalflüge anbietet.

Wenn man nur noch auf ausländische Fluggesellschaften angewiesen ist, lässt sich der Flughafen Zürich auch in einem reduzierten Umfang nicht vernünftig aufrechterhalten. Es geht auch um diese Infrastrukturfrage. Herr Aeschbacher, es geht um eine Infrastruktur, die um einen Drittel reduziert funktionieren wird. Wenn Sie vor zwei, drei Jahren mit einer derartigen Reduktion des Flugverkehrs in Zürich konfrontiert gewesen wären und man Ihnen gesagt hätte, das werde in einigen wenigen Monaten realisiert, dann hätten Sie dieses Angebot freudig angenommen. Sie hätten es als Sieg der EVP deklariert – andere als Sieg der Grünen Partei.

Was wir heute vor uns haben, ist ein trauriges Beispiel dafür, wie der Grössenwahn wirtschaftlicher Führer eine Unternehmung, die zum Stolz der Schweiz gehörte, niedergemacht hat. Es ist aber auch ein Beweis dafür, dass sich staatliche Wirtschaftspolitik nicht im blossen Zusehen und im Herunterleiern ordnungspolitischer Grundsätze erschöpfen darf. Staatliche Wirtschaftspolitik heisst, das Primat der Politik im richtigen Moment, wenn es nötig ist, zu unterstreichen und auch mit staatlichen Geldern zu intervenieren. Insofern erfüllt es uns mit Genugtuung, dass dies auch die Partei von Herrn Bührer und die Partei von Herrn Walker in diesem Fall eingesehen haben und mit uns eine zukunftsgerichtete Lösung erarbeitet haben und nun dem Parlament unterbreiten. Die vorliegende Lösung ist nicht eine rein sozialdemokratische, sie ist nicht eine, die uns in allen Dingen passt. Wir werden deshalb verschiedene Zusatzanträge stellen, die die Lücken in dieser Vorlage stopfen sollen. In der bundesrätlichen Botschaft sind lange Ausführungen über die angebliche Nichtanwendbarkeit von Artikel 333 des Obligationenrechtes enthalten. Man stützt sich auf Gutachten aus der Bundesverwaltung, die unseres Erachtens als Gefälligkeitsgutachten nicht schlüssig sind und so nicht akzeptiert werden können.

Man hat die Sozialpläne für Arbeitnehmer der Flugnebenbetriebe, die nicht mehr weiterbeschäftigt werden können, und für vorzeitig Pensionierte vergessen: Das muss korrigiert

werden. Der Bundesrat muss hier in Verhandlungen nochmals intervenieren. Man hat auch keine befriedigende Lösung für diese eine Milliarde Franken getroffen, die der Bund ausserhalb der neuen Crossair investiert und für die er keine Gegenleistungen erhält.

All dies sind Dinge, die heute korrigiert werden können, die aber das ganze Projekt nicht zum Scheitern bringen dürfen. Noch zwei Bemerkungen zu Herrn Kaufmann: Wir haben keine Gründe gehört – ausser der Ordnungspolitik –, weshalb es nicht so funktionieren soll. Zum Hinweis, der Bund habe bereits am 5. September wissen müssen, dass es um die Swissair nicht mehr gut stehe: Herr Kaufmann, Sie wussten es bereits im letzten Frühjahr. Sie haben die Aktienkurse ja seit dem letzten Frühjahr auch beobachtet. Aber es ist doch nicht Sache des Bundes, des Bundesrates oder des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, dauernd die genauen Bilanzen anzuschauen und Dinge zu wissen, die nicht einmal die Verwaltungsräte dieser Gesellschaft gewusst haben, als sie Ende September beim Bundesrat um Hilfe nachgesucht haben.

Noch eine Bemerkung zu den Interessenkonflikten, die so brisant sein sollen. Wie halten Sie es bei der Post? Muss die Post sofort ohne Bundesbeteiligung privatisiert werden? Bei der Swisscom verlangen Sie dies nun. Aber vor drei Jahren, als hier das neue Telekommunikationsgesetz beraten wurde, haben auch Sie – oder hat jedenfalls Ihre Partei – für eine Mehrheitsbeteiligung des Bundes gestimmt. Es sind Pseudoargumente, die vorgebracht werden.

Es geht auch nicht um den Zürcher Filz, Herr Blocher, das können Sie als Kantonalpräsident in Zürich vorbringen. Hier geht es um Arbeitsplätze, um das Schicksal Zehntausender von Menschen. Darüber stimmen wir heute ab, und wir stimmen Ja.

Weyeneth Hermann (V, BE): Wir sind hier zusammengekommen, um de jure etwas zu bestätigen, was de facto gelaufen ist. Der Bundesrat hat in einem recht abenteuerlichen Beschluss über 2,05 Milliarden Franken zur Verfügung gestellt, und das mit Zustimmung – das sage ich an die Adresse von Herrn Müller Erich und Herrn Hofmann Urs – der kleinstmöglichen Mehrheit der Finanzdelegation.

Herr Müller hat gesagt, dass er die Notwendigkeit einer nationalen Fluggesellschaft mit interkontinentalen Verbindungen bejaht. Und gleichzeitig sagt die Finanzdelegation, dass das aber der letzte Franken sei, der gesprochen worden ist. Entweder ist es eine zwingende Notwendigkeit, und dann finanzieren wir im Falle des Misserfolges weiter, oder dann ist es das letzte Mal. Beides kann es nicht sein.

Wenn Herr Hofmann sagt, es sei nicht Sache des Bazil, ständig Überprüfungen des Aktienkurses vorzunehmen, dann ist dies aber Sache eines Aktionärs, und der Bund war einer dieser Aktionäre.

Hat es hier und heute einen grossen Sinn, noch lange die Vergangenheit aufzurollen? Ich glaube nicht, dazu steht die Zeit später zur Verfügung, und es wird dann eine Frage sein, wieweit wir hier dieser grenzenlosen Zustimmungsmöglichkeit durch die Finanzdelegation eine Grenze setzen.

Ich bin hergekommen, um Sie zu bitten, den Antrag der Minderheit Kaufmann zu unterstützen. Ich habe die Unterschriften von siebzehn Wirtschaftswissenschaftlern und Volkswirtschaftlern vor mir. Einen Grossteil dieser Herren habe ich als Mitglied der Finanzkommission kennen gelernt, als sie uns als Experten und Berater des Bundesrates über Grundsätze und Ziele einer öffentlichen Wirtschaftspolitik und einer gesunden Finanzhaushaltspolitik Unterricht gaben. Genau diese Herren und Damen sind es, die uns ausdrücklich vor diesem Abenteuer warnen.

Herr Walker, Sie sagen, es stehe Ihnen ein Businessplan zur Verfügung, aber Sie möchten eine markt- und risikogerechte, geprüfte Strategie. Mir liegen zwei Businesspläne vor: der eine ist vom 16. Oktober, der zweite vom 19. Oktober. Der Unterschied im prognostizierten Gewinnrückgang zwischen dem ersten und dem zweiten Businessplan – innerhalb von drei Tagen! – beträgt über 80 Millionen Franken.

Wie manchen Businessplan braucht es noch, bis wir dort sind, wo mittelfristig nichts mehr zu erwarten ist?

Es gab eine Diskussion zwischen Herrn Maspoli und Herrn Aeschbacher über die Aufwendungen zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Ich darf Sie daran erinnern, dass wir uns in den letzten vier Jahren einen Sanierungsfall in der Grössenordnung von 18 Milliarden Franken geleistet haben. Diesen hat man aber nicht unter dem Titel «Missmanagement» verkauft, wie das heute getan wird, sondern dem sagte man «Bahnreform». Es war aber im Prinzip dasselbe, und es stellt sich deshalb hier und heute die Frage, wie oft wir uns denn tatsächlich weitere Unterstützungen für Verkehrsunternehmen irgendwelcher Art finanzhaushalterisch leisten können. Ich glaube, das stimmt nicht mit dem überein, was uns vonseiten des Bundesrates im Zusammenhang mit einem gesunden Finanzhaushalt und den Grundsätzen einer gesunden Finanzpolitik gesagt wurde.

Imhof Rudolf (C, BL): Nach anfänglichen Bedenken – ich muss es sagen – unterstütze ich das Projekt, wie es hier von der Mehrheit vorgestellt wurde, vollumfänglich. Ich denke, dass der Bundesrat und die Verwaltung, nachdem das Debakel feststand, eine ausserordentliche Leistung vollbracht haben, und dafür danke ich ihnen ausdrücklich.

Herr Weyeneth hat vorhin die 17 Weisen erwähnt. Ich denke mir, die 17 Weisen hätten sich eigentlich melden müssen, als die Strategie geboren wurde, die zum Untergang der Swissair geführt hat, und nicht heute, wenn das Schiff bereits untergegangen ist.

Uns allen ist bewusst, dass dieses Projekt Risiken in sich birgt, aber eines ist sicher: Durch das ständige Aufzählen dieser Risiken und durch das Herbeireden immer neuer Schreckensszenarien wird das Projekt nicht umgesetzt, im Gegenteil: Was es braucht, ist die Aufzählung der Chancen, der grossen Möglichkeiten dieser neuen Fluggesellschaft. Ich denke, dass Chancen und Risiken sich mindestens die Waage halten.

Ich bin Parlamentarier aus der Region Basel. Ich erlaube mir deshalb, auch über diesen Aspekt zu sprechen, vor allem aber auch über «unsere Crossair» und deren Wichtigkeit für die Regionen Basel, Elsass und Freiburg und über die zukünftige Führung dieser neuen Gesellschaft. Für den Wirtschaftsraum Basel ist es zwingend, dass die Zukunft der Crossair sichergestellt wird, eine Crossair, die sich immer auf das Kerngeschäft konzentriert und in diesem Kerngeschäft mit Gewinn operiert hat. Ich hoffe also, dass die Verbindung der Crossair mit dem Projekt Phoenix nicht zulasten der Wirtschaftsregion Basel geht. Es gilt insbesondere sicherzustellen, dass die Crossair an ihrer erfolgreichen Strategie des EuroCross in Basel festhalten kann. Ein funktionsfähiges Flugliniennetz am Euro-Airport, welches direkte Verbindungen zu den europäischen Wirtschafts- und Kulturzentren herstellt, ist für die Wirtschaftsregion Basel, aber auch für die gesamtschweizerische Wirtschaft und den Tourismus von zentraler Bedeutung.

Ich möchte auch auf die binationale und trinationale Bedeutung der Crossair und ihres Heimflughafens aufmerksam machen. Der Euro-Airport Basel-Mulhouse-Freiburg mit derzeit über 6000 Arbeitsplätzen ist für die Entwicklung der Region Oberrhein eines der wesentlichsten Elemente. Rund 4 Millionen Menschen leben in einem Umkreis von einer Stunde Fahrzeit. Vor allem Frankreich verfolgt natürlich die Situation, wie sie sich heute darstellt, sehr genau. Frankreich betreibt nicht nur den Flughafen gemeinsam mit Basel, sondern müsste auch etwaige Defizite des Flughafens hälftig übernehmen.

Ohne Frage, die Führung der Crossair AG muss nach klaren unternehmerischen Grundsätzen erfolgen. Ich gehe mit Herrn Gut absolut einig, wenn er erklärt, dass nur die Besten für diesen Job infrage kommen können. Nicht einverstanden bin ich mit seiner Aussage, dass regionalpolitische Gegebenheiten keine Rolle spielen dürfen. Es ist doch unverkennbar, dass der Erfolg des Unternehmens davon abhängt, wie die Akzeptanz und Unterstützung bei Aktionären, Kunden,

Anspruchsgruppen und der Politik am Unternehmensstandort ist. Die Wirtschaftsräume und Flughäfen Zürich, Basel, Genf werden auch in Zukunft das Rückgrat der neuen Airline bilden, ja bilden müssen. Die CVP-Fraktion erachtet es deshalb als zwingend, dass im Verwaltungsrat Persönlichkeiten Einsitz haben, die in diesen Regionen abgestützt sind – nicht irgendjemand, sondern, wie Herr Gut sagt, nur die Besten.

Zum Schluss noch ein Wort zur Entlohnung dieser Besten. Die CVP hat wenig Verständnis, wenn für Halbtagsjobs von Millionen als Jahrespauschale die Rede ist. Wie können Lohnreduktionen beim Personal durchgesetzt werden, wenn gleichzeitig solche überrissenen Verwaltungsratshonorare bezahlt werden? Ich bitte den Bundesrat und die übrigen Aktionäre, hier Augenmass und Verhältnismässigkeit zu beweisen. Jedenfalls wünscht die CVP-Fraktion der neuen Airline viel Glück.

Sie wird Eintreten beschliessen und dem Bundesbeschluss zustimmen.

Schneider Johann N. (R, BE): Das Unternehmen Schweiz hat eine ernsthafte Krise zu bestehen. Politik und Wirtschaft haben mit vereinten Kräften ein definitives Grounding der Swissair/Crossair und damit ein Grounding der Marke Schweiz abgewendet. Ich bin stolz auf diese Leistung. Sie verhindert einen kurz- wie längerfristig zu grossen volkswirtschaftlichen Schaden. Diesen konnten und wollten die staatstragenden Kreise in diesem Land nicht akzeptieren. Die Not hat energisch handeln lassen. Nur mit gemeinsamen Anstrengungen in der unmittelbaren Zukunft lassen sich die Chancen nutzen. Die Chancen zum Gelingen steigen, wenn wir gemeinsam den Erfolg auch wirklich wollen. Für Arroganz und Zynismus ist kein Platz. Wer die Not zur politischen Profilierung benutzt, ohne Verantwortung zu übernehmen, gehört in die Schranken gewiesen.

Die Marke Schweiz steht für Qualität, Zuverlässigkeit, Sicherheit, Ordnung, Pünktlichkeit, auch Hochpreis, Berechenbarkeit und Ehrlichkeit. Diese Markenzeichen wurden und werden riskiert. Es sind einzig unsere internationalen Partner, die darüber befinden, ob die Marke Schweiz glaubwürdig und weiterhin lohnenswert ist.

Jeden zweiten Franken verdient unsere Volkswirtschaft im Ausland. Dieser zweite Franken ist massgeblich an unserer Wohlfahrt und Sicherheit, insbesondere auch an der sozialen Sicherheit, beteiligt. Ohne die erstklassige internationale Einbindung wären weder die Vollbeschäftigung noch die Sicherheit, auch nicht die hochrangige Bildung, ja vor allem nicht die an sich unerwünschten Quersubventionierungen möglich.

Die Exportindustrie ist zwingend und höchst prioritär auf eine erstklassige und leistungsfähige Einbindung in die Luftinfrastruktur angewiesen. Die Erstklassigkeit lässt sich längerfristig nur mit der eigenen Lufttransportorganisation sicherstellen, denn der Standortwettbewerb tobt, und jede andere Airline bedient zuerst ihre Heimflughäfen.

Die Exportindustrie muss ihre Märkte auf dem direktesten Weg erreichen. In unserem Land muss auch künftig investiert werden wollen! Ausländer investieren bei uns nur, wenn wir mindestens so gut erreichbar sind wie irgendein Alternativstandort. Wir Schweizer Unternehmer investieren in unserem Land nur, wenn wir die Produkte ohne Zeit- und Kostennachteil in die Welt absetzen können. Und nur so verdienen wir jeden zweiten Franken im Ausland!

Die Exportindustrie leidet unter der nochmaligen Hinauszögerung der Ratifizierung der bilateralen Abkommen. Die technischen Handelshemmnisse verteuern unsere Produkte unnötig. Nur Zyniker, die keine konstruktiven Vorschläge bringen und keine Verantwortung übernehmen, spielen die Wichtigkeit unserer Luftverbindung und der Marke Schweiz herunter.

Die Exportindustrie fürchtete und fürchtet sich vor der Vergeltung. Stellen Sie sich vor, was passiert wäre, wenn die Atraxis auch gegroundet hätte, und damit zum Beispiel auch die South African Airways. Welcher Südafrikaner hätte sich

nicht von den Schweizern verraten vorkommen müssen? Die Industrie muss diesen Markt aber weiterhin anvisieren können und die Leistungen auch verlässlich bezahlt bekommen.

Die Exportindustrie ist sich der Bedeutung ihrer schweizerischen Zulieferer bewusst. Letztere sind – natürlich indirekt – genauso auf die international beste Luftfahrteinbindung angewiesen.

Das Flaggschiff der Schweizer Wirtschaft wurde in völliger Fehleinschätzung und Überheblichkeit auf Grund gesetzt. Die dafür Zuständigen und Beteiligten haben ihre Verantwortung zu tragen. Wir konzentrieren uns auf die Zukunft dieses Landes. Die kleine Volkswirtschaft verfügt über eine gewaltige Energie. Wir sind im Begriff, genau das uns und der Welt zu beweisen. Den ordnungspolitischen Sündenfall mussten wir begehen, um wieder auf Kurs zu kommen. So bedauerlich dies ist, so nötig und richtig war es. Die Infrastrukturrettung muss ein Einzelfall bleiben. Das ist auch möglich, wenn wir uns nicht in engstirniger, populistischer und zynischer Art im Wege stehen.

Ich lade Sie ein, den Krediten zuzustimmen. Ich lade Sie noch viel mehr ein, den «return on investment» erkämpfen zu helfen.

Ein Investment, das gemäss bundesrätlicher Botschaft bis zu 26 Mittelstrecken- und bis zu 26 Langstreckenflugzeuge beinhalten kann. Das Zukunftskonzept wird selbstverständlich und vor allem durch die Betriebswirtschaft bestimmt. Klar ist, dass das Bundesengagement die oberste Limite des Vertretbaren erreicht hat.

Machen wir aus dem Sündenfall den Sonderfall! Der Sonderfall bedeutet, dass wir unsere Probleme mit vereinten Kräften selber lösen und uns nicht von aussen helfen lassen müssen. Genau so sichern wir uns die grösstmögliche Unabhängigkeit und Sicherheit!

Maillard Pierre-Yves (S, VD): La débâcle d'une société privée de cette importance ouvre les yeux à beaucoup sur la réalité économique. Le marché, comme nous l'avons déjà vu dans l'histoire, ne peut pas être le seul juge, ne peut pas être le seul arbitre. L'UDC, avec cette doctrine de laisser le marché seul juge, se retourne contre le peuple, se retourne contre les gens qu'elle prétend défendre, parce que le marché seul tuera l'agriculture, le marché seul tuera les petites postes, les petites gares, comme il tuera également l'industrie et la chimie de ce pays, si nous lui laissons la formation et les infrastructures de ce pays qui sont nécessaires à la santé économique.

L'affaire Swissair a ouvert les yeux à beaucoup d'entre nous, notamment du côté bourgeois, et rend ridicule désormais la volonté de privatiser Swisscom, la Poste, ou de libéraliser le marché de l'électricité. Cette affaire a ouvert également les yeux sur les besoins de solidarité nationale et sur les besoins d'avoir des instruments de solidarité nationale. Si l'Etat n'a pas de moyens, alors aucune mesure possible ne peut intervenir. L'UDC évidemment voit cet enjeu idéologique et se désespère de voir freiner la révolution thatchérienne qui était en route dans ce pays et qui consistait à tout remettre au marché et à tout privatiser. C'est cela le véritable problème qui se pose au parti le plus à droite et le plus ultralibéral de ce pays. Mais ce problème ne se pose pas aux gens pragmatiques de cette assemblée, de ce pays, qui cherchent à trouver une solution à une affaire aussi grave, une affaire qui met en jeu des milliers de destins personnels, on ne sait pas encore pour combien de temps.

Il reste donc deux partenaires politiques dans cette affaire, dans le camp bourgeois: ce sont les radicaux et le Parti démocrate-chrétien. Aux radicaux et aux démocrates-chrétiens, évidemment, j'aimerais dire: «Certes, vous avez un problème.» J'ai découvert une expression alémanique, l'expression de «Ordnungspolitik». Certes, les radicaux et le Parti démocrate-chrétien ont un problème d'«Ordnungspolitik» et sont en train de faire la démonstration qu'une bonne partie des thèses jusqu'à présent proposées, devant la réalité, doivent disparaître. Je pense à tous ces discours sur la

«Fiskalquote», sur la «Staatsquote», je pense à un futur projet de frein à l'endettement, qui perdent de beaucoup d'actualité et de pertinence. Devant les faits, devant la réalité économique, devant des milliers de destins, la doctrine doit être mise au vestiaire.

Bien sûr, certains aimeraient pouvoir continuer comme si rien ne s'était passé. M. Bühler aimerait que rien ne change sur le paquet d'allègements fiscaux. M. Theiler aimerait qu'on privatise Swisscom. Mais, vous le savez, la conviction dans ce genre de projets n'existe plus à cause de la réalité de ce que nous venons de vivre avec l'affaire Swissair.

Alors, il reste un dernier aspect au problème: c'est l'aspect social. A la question que je posais à la session d'automne, nous sommes en train de réciter tous et toutes nos catéchismes politiques, mais nous avons une seule et unique question à laquelle il faut répondre: qu'est-ce qu'on fait? A cette question-là, les radicaux et le Parti démocrate-chrétien ont dû répondre: nous devons intervenir. Et cela a un certain nombre de conséquences politiques, il faut le reconnaître, et vous avez dû le reconnaître très bien. Mais maintenant, sur la question sociale et sur une série de propositions qui ont été faites au sein de la Commission des finances, est-ce que sur cette question-là seulement il vous faudra prouver que vous restez de droite? Est-ce qu'il faudra être brutal sur cet aspect-là pour être sûr qu'au moins la doctrine, quelque part, sera encore respectée? Ou est-ce que nous irons ensemble au bout du processus et nous aboutirons enfin à une solution, propre socialement, de ce problème?

Je ne suis pas satisfait de cette solution. Je ne suis pas satisfait de l'arrêté fédéral urgent qui est proposé par le Conseil fédéral. Il n'a rien de socialiste, il n'a rien de social-démocrate, contrairement à ce que certains ont pu laisser entendre. Absolument rien!

Nous voulions une base légale à l'égard de cette nouvelle société. Nous voulions un règlement des questions sociales. Nous voulions également une mise à plat des responsabilités et nous voulions un pilotage public de cette nouvelle société, parce que nous n'avons aucune garantie sur l'avenir. Nous n'avons aucune garantie que, véritablement, le plan 26/26 sera respecté. Nous n'avons aucune garantie, mais nous avons toutes les chances et toutes les raisons d'être méfiants à l'égard de ceux qui pilotent cette affaire. M. Dosé est en train d'organiser une restructuration brutale, une des restructurations industrielles les plus brutales. Des échos nous viennent et nous parlent de délais de congé non respectés, de salaires non versés, de préretraites qui ne sont plus honorées: de gens de 62 ou de 63 ans qui devront retourner chercher du travail, alors qu'on les a forcés à partir en préretraite! Il ne s'agit pas d'une solution socialiste qui nous est présentée: on en est à des années-lumière.

La grande majorité du groupe socialiste, malgré tout, à cause de la réalité, à cause des milliers d'emplois qui sont en jeu, votera ce projet. Mais une minorité du groupe socialiste ne pourra pas le voter à cause des attaques qui sont faites, sur le plan social, dans ce projet. La seule et unique question qui nous reste est la suivante: est-ce que nous finissons cette opération propre sur le plan social? Est-ce que vous entrez en matière sur l'un ou l'autre des projets qui sont faits ou est-ce que vous forcez le tout à capoter, juste pour garder un minimum de respect de la doctrine? C'est la question qui vous reste.

Personnellement, j'entrerai en matière. Je suis entré en matière en Commission des finances, mais, par dégoût de ce qui s'est passé en Commission des finances et du refus de toute entrée en matière sur toute proposition sociale, j'ai dû voter non.

Je ne sais pas encore ce qui se passera à la fin de ce vote, mais je vous invite, vous, qui avez contribué à trouver une solution, à ne pas finir seulement un travail qui a commencé et à le finir proprement pour qu'enfin les gens qui sont là, les gens qui ont des destins en jeu, puissent tous trouver une solution.

Fattebert Jean (V, VD): Le problème qui nous est posé aujourd'hui représente un tel enjeu financier symbolique,

mais surtout humain, que nous devons nous imposer un effort de réflexion qui va bien au-delà du calcul politique ou du coup d'éclat médiatique.

Je me suis efforcé de lire un certain nombre de documents, d'articles de presse, de rencontrer des gens, dont un commandant de bord Swissair. Ma connaissance du dossier n'est certainement pas complète et mes réflexions se révéleront peut-être fausses dans quelques mois ou quelques années.

Je suis d'avis que la Confédération ne doit pas verser les sommes faramineuses que le message du Conseil fédéral nous propose, parce qu'elles ne sauveront pas notre compagnie nationale. Mais je souhaite sincèrement me tromper. Ce serait douce musique à mon oreille que de m'entendre dire, dans deux ou trois ans, que j'avais tort, que l'aide ponctuelle apportée par la caisse fédérale au bon moment a permis un nouveau décollage durable d'une compagnie suisse qui vit, assure des emplois, dégage des bénéfices même modestes, que cette compagnie fait voir avec fierté notre emblème dans le monde entier et qu'y figure le symbole de la qualité de notre offre touristique et du savoir-faire de nos industries et de nos services.

Malheureusement, le risque est plus grand de constater à moyen terme que les Suisses, avec les milliards de francs dont ils disposent, n'ont pas réussi à redresser une situation de crise. Au contraire, nous devons montrer notre capacité à constater des erreurs et à en tirer les conséquences. L'affaire Swissair est un échec douloureux pour le pays tout entier. Loin de moi l'idée, en qualité de Romand, de jouer les rivalités entre Genève et Zurich. Sur le plan de l'aviation, mais sur le plan économique en général aussi, nous sommes des voisins de palier. Si la maison brûle, nous sommes concernés de la même manière.

Un échec, si douloureux soit-il, peut avoir un côté positif si nous sommes capables d'en tirer les conséquences et d'en ressortir plus forts qu'avant. Si nous en sommes là, c'est que des erreurs importantes ont été faites au niveau le plus élevé. Cela, personne ne le conteste. Les qualités humaines et le savoir-faire du personnel dans son ensemble sont remarquables. Cela reste, cela doit se savoir, cela doit permettre à un maximum de personnes de trouver place dans le monde de l'aéronautique. Là, l'image suisse est restée intacte et ne saurait être galvaudée dans une aventure si coûteuse et vouée à l'échec.

Au niveau de la direction d'une compagnie nationale, nous avons, par contre, amoncelé trop de handicaps. Il y a trop de rancoeurs accumulées entre certains acteurs vedettes. Il faut savoir tirer un trait et ne pas engouffrer l'argent des contribuables dans une cause perdue. Les collaboratrices et les collaborateurs sont les meilleurs, mais les plus mal dirigés. Swissair est morte, c'est triste. Il reste le gruyère, nos lacs, nos montagnes. Il reste surtout des hommes et des femmes qui forment un patrimoine de gens responsables et que nous devons absolument cultiver et conserver. Ils et elles sont les garants d'un avenir assuré pour nos entreprises. Les fleurons de notre industrie ou du secteur tertiaire seront d'autant plus forts qu'ils sauront éviter absolument les erreurs faites à Swissair.

Ces erreurs sont connues. Il faut éviter de composer un conseil d'administration avec des personnes ayant pour qualité principale de faire partie d'un même cercle politique ou amical. Il faut éviter d'avoir dans des organes dirigeants des personnes qui pensent rivalités personnelles, promotions et salaires de rêve. Entre parenthèses, on ne me fera pas croire que, lorsqu'un triste matin d'automne, les avions Swissair sont restés cloués au sol, il n'y a pas eu, dans un milieu où tout le monde se connaît, une peau de banane glissée sous les pneus de notre compagnie par jalousie ou ambition. Imaginez le coût!

Il faut des gens qui mouillent leur chemise pour l'entreprise, qui se battent pour assurer son avenir. L'avenir de nos entreprises, ce sont des chefs qui accordent moins d'importance à leur salaire qu'à la satisfaction de saluer leurs collègues ou collaborateurs dans les couloirs, ce sont des chefs qui privilégient la culture d'entreprise, le respect mutuel et le respect

des idées des autres au sein de la maison, à quelque niveau que ce soit. Peut-être que l'Etat, en qualité de responsable de la formation, devrait aussi, à la lumière de ces événements, se poser des questions sur la formation des jeunes et sur la nécessité d'inculquer la valeur relative de l'argent, du salaire et de la satisfaction au travail.

La réputation des Suisses forts et courageux date de l'époque napoléonienne. Les Suisses ni ne reculaient, ni ne se rendaient. Nous pouvons aujourd'hui montrer que les Suisses et leurs entreprises sont capables de travailler sans filet, que les erreurs se paient, qu'ils se le tiennent pour dit et qu'ils utilisent les échecs des autres pour corriger leurs erreurs. Ils n'en seront que meilleurs et plus forts.

Reste le problème du plan social. Les responsabilités sont à éclaircir au niveau de la direction, bien sûr, mais au plan de la Confédération? L'Office fédéral de l'aviation civile a-t-il fait correctement son travail de surveillance? La caisse de pensions du personnel a-t-elle été bien gérée? La transparence nécessaire et les réserves légales ont-elles été exigées pour assumer le risque de la débâcle à laquelle nous sommes confrontés aujourd'hui? S'il s'avérait que des fautes ont été commises du côté de la Confédération, je serais le premier à demander des sanctions, mais aussi à voter le soutien social qui résulterait, le cas échéant, de défaillances fédérales.

Jeter tout à coup des brassées de millions après une analyse rapide pour sauver un symbole, c'est de la politique à court terme. Je ne peux pas soutenir une telle politique.

Theiler Georges (R, LU): Es sind drei Punkte, die die Entscheidungsfindung in dieser Vorlage so schwer machen: Erstens sind es ordnungspolitische Bedenken. Zweitens sind es der Bundesrat und die Finanzdelegation, welche entscheiden mussten und entschieden haben; diese Entscheidungen können wir nicht mehr ungeschehen machen. Drittens: Wenn wir Nein sagen, passiert nicht einfach nichts, dessen müssen wir uns bewusst sein.

Trotz grossen ordnungspolitischen Bedenken stehe ich klar für die Vorlage ein. Eine ausserordentliche Situation verlangt ausserordentliche Massnahmen, aber auch ein wenig Flexibilität. Der Bundesrat, die Finanzdelegation, die Verwaltung, die Wirtschaft und die Banken haben rasch und speditiv gehandelt. Ich danke ihnen dafür. Warum gibt es in dieser ausserordentlichen Situation einen Grund für einen Eingriff des Staates? Das öffentliche Interesse an einer nationalen Airline und an einem leistungsfähigen Hub Schweiz ist gegeben. Es ist auch nichts Neues, dass wir uns im Luftverkehr engagieren. Seit 1931 hat der Staat diesen Luftverkehr mitgetragen, und auch sonst macht der Staat im öffentlichen Verkehr nicht Halt vor Investitionen und Subventionen. Ich denke an die SBB im öffentlichen Verkehr, ich denke an die Post, ich denke aber auch an den Strassenbau, denn die Strassen sind auch für den öffentlichen Verkehr da.

Was passiert, wenn wir heute einfach Nein sagen, wenn wir die zur Annahme nötigen 101 Stimmen nicht hinkriegen? Der Verpflichtungskredit ist gesprochen, die Zahlungskredite sind teilweise gesprochen, könnten aber wahrscheinlich nicht ausbezahlt werden. Das zweite und wohl endgültige Grounding wäre wohl die Folge. Dann müsste dieses Parlament die Verantwortung tragen; in diesem Fall müssten vor allem auch die Neinsager die Verantwortung für die Folgen tragen.

30 000 Entlassene, 100 000 Betroffene, ein Flugplatz, der stillsteht – das wäre ein volkswirtschaftlich immenser Schaden und ein Imageverlust sondergleichen. Konkurse wären die weitere Folge. Das sollten wir uns ersparen! Eine nationale Airline und ein Hub-System sind eng miteinander verbunden, und die Wirtschaft braucht auch in Zukunft gute Verkehrswege. Sie stellen zudem einen grossen Standortvorteil dar, sowohl auf der Schiene wie auf der Strasse wie in der Luft. In der Luft spricht man nicht nur vom Personenverkehr, sondern sehr wohl auch vom Frachtverkehr. Wertmässig wird über ein Drittel des schweizerischen Exports auf dem Luftweg transportiert, dessen muss man sich bewusst sein.

Die ordnungspolitischen Bedenken, wie sie jetzt vor allem von Herrn Weyeneth genannt worden sind, teile ich ebenfalls. Aber es stört mich schon ein wenig, wenn jetzt hier ausgerechnet die Bauern ordnungspolitische Bedenken vorbringen. Wir sprechen jedes Jahr 4,5 Milliarden Franken für die Unterstützung der Bauern, ich habe da auch mitgemacht. Aber wenn man jetzt kommt und sagt, das sei ein ordnungspolitischer Sündenfall, wenn man einmal 2 Milliarden Franken sprechen muss, um Arbeitsplätze zu sichern, und in einem anderen Bereich jährlich einfach so 4,5 Milliarden Franken spricht, dann habe ich schon meine Mühe mit Leuten aus der SVP, vom Bauernstand. Ich unterstütze den Bauernstand, ich habe Verständnis für diese Leute, und das Schweizervolk hat die Massnahmen immer auch mitgetragen. Doch sollte man jetzt nicht so daherkommen, wie wenn das einfach gottgegeben wäre, und dazu noch die hohen Professoren anrufen.

Ich möchte noch ein Wort zu den Finanzierungsalternativen sagen. Wir haben eine ausserordentliche Situation, und dazu gehört auch eine ausserordentliche Finanzierung; das kann man mit Recht sagen. Der Bundesrat hat einen anderen Weg gewählt. Die SVP-Fraktion hat ihren Vorstoss für eine befristete Erhöhung der Mehrwertsteuer zum Glück zurückgezogen, denn da ist die zeitliche Kohärenz einfach nicht gegeben. Wenn wir in zwei Jahren über diese Sache eine Volksabstimmung hätten, dann müssten wir überhaupt nicht erst vor das Volk gehen. Das würde – wie bei uns auch – nur Frust auslösen, denn die Sache wäre ja dann bereits erledigt, das Geld wäre bereits ausgegeben. Das Gleiche kann man vom Vorstoss Messmer bezüglich der Goldreserven sagen. Es ist an sich eine gute Idee, dass man versucht, eine Lösung zu finden, aber sie kommt zeitlich auch zu spät. Die einzige Lösung, die zeitlich noch machbar wäre – ich appelliere an den Bundesrat, in dieser Sache mindestens noch einmal über die Bücher zu gehen –, wäre die, dass man zusätzliche Aktien der Swisscom verkaufen würde; bis zur Limite von 51 Prozent sind jetzt noch etwa 15 Prozent möglich. Das stellt einen Wert von rund 4,5 Milliarden Franken dar. Man könnte also diese saubere Finanzierungslösung im nächsten Jahr ohne weiteres ins Auge fassen, ohne Schaden zu nehmen. Ich fordere den Bundesrat dazu auf.

Jetzt noch ein Wort zu Frau Leutenegger Oberholzer und der Verantwortlichkeit: Frau Leutenegger, was Sie als Rundumschlag gegen eine ganze Fraktion geäussert haben, ist unfair. Ich persönlich habe nie irgendjemanden in den Verwaltungsrat der Swissair gewählt, ich besitze keine Aktien, also kann ich nicht solidarisch haften für all diese Vorkommnisse. Sonst müsste ich ja auch Freude haben an der Nestlé und an der Novartis: Da sind ebenfalls FDP-Leute dabei, die sehr gute Arbeit leisten, und dort fühle ich mich auch nicht verantwortlich. Ich kriege aber auch nichts, wenn sie gut arbeiten. Es gehört wirklich ein wenig Fairness dazu, Frau Leutenegger. Man kann doch nicht von jemandem verlangen, dass er eine Busse bezahlt, bevor er überhaupt gebüsst worden ist. Genau das würden Sie tun, wenn Sie heute in diesem Beschluss die Swissair-Verwaltungsräte dazu verknurren würden, etwas zu bezahlen, obwohl die Gerichte noch gar nicht geurteilt haben. Ich bitte Sie, dies zu bedenken.

Ich bitte Sie, der Vorlage zuzustimmen, auch ein wenig gegen grundsätzliche Bedenken, und ich bitte Sie, der klaren Mehrheit der Kommission zu folgen. Sie können die Anträge der Fahne entnehmen. Ich bitte Sie auch, die Einzelanträge abzulehnen.

Ragggenbass Hansueli (C, TG): Mit der CVP stehe ich hinter Bundesrat und Finanzdelegation und unterstütze die Kreditvorlagen. Eine seriöse Analyse der Angelegenheit lässt einzig diesen Schluss zu. Es liegt eine absolute Notsituation vor, die dramatischer wohl nicht sein könnte und die ordnungspolitische und auch ökonomische Bedenken eindeutig relativiert. Extreme Situationen – hier unterstütze ich Herrn Theiler – erfordern extreme Massnahmen. Hier haben wir eine extreme Massnahme. Diese ist aber durch das Luftfahrtgesetz abgestützt.

Das Grounding hat uns eindeutig und eindrücklich vor Augen geführt, dass eine starke Rolle des Bundes unabdingbar war und ist, auch – ich betone: auch – in finanzieller Hinsicht. Unabdingbar ist aber auch, dass der Bund aus dem Engagement aussteigt, sobald die neue Unternehmung konsolidiert ist und die Aktien vernünftig weiterverkauft werden können. Hier eine Befristung vorzusehen, wie das die siebzehn Ökonomen vorschlagen, wäre jedoch unsinnig. Unkalkulierbare Verluste wären dadurch möglicherweise vorprogrammiert.

Es gilt aber klarzustellen, dass die Swissair nicht etwa der Liberalisierung, sondern der verfehlten Expansionsstrategie zum Opfer gefallen ist. Der Fall Swissair darf daher in keiner Art und Weise dazu missbraucht werden, die anstehenden Liberalisierungen von Elektrizität, Post und Bahn zu verzögern. Die CVP hat aber auch hier immer klar darauf hingewiesen, dass erfolgreiche Liberalisierungen klare und sinnvolle Spielregeln brauchen. Vor allem der Versorgungssicherheit und dem Service public ist markant Rechnung zu tragen.

Mit der CVP bin ich mir auch voll bewusst, dass das Engagement mit einem sehr hohen Risiko verbunden ist. Das besagen auch eingezogene Expertenauskünfte.

Absolut zentral ist aber eine Frage: Wie kann der massive Schaden, der durch das Swissair-Debakel eingetreten ist, begrenzt werden? Es gibt keine oder keine ernst zu nehmende Alternative zu den Beschlüssen des Bundesrates und der Finanzdelegation. Seriöse und zurückhaltende volkswirtschaftliche Berechnungen belegen, dass ohne das Engagement des Bundes sieben Milliarden Franken mehr an volkswirtschaftlichen Schäden angefallen wären.

Derzeit fallen noch drei Milliarden Franken an, aber diese sieben Milliarden lassen sich vermeiden. Statt eines direkten Abbaus von 22 000 Arbeitsplätzen – allenfalls 50 000 Arbeitsplätzen – im Crash-Fall reduzieren wir diese Zahl immerhin auf 8000, maximal 15 000 Arbeitsplätze. 800 Millionen Franken Steuerausfälle wären die Folge des Crashes; die Zusatzbelastung der ALV beliefte sich auf beinahe eine Milliarde Franken.

Um nicht nur den finanziellen Schaden, sondern auch den politischen Schaden in Grenzen zu halten, setze ich mich für das Engagement des Bundes ein. Schauen wir in die Zukunft, halten wir als Schweizerinnen und Schweizer zusammen, und schreiten wir zusammen in die Zukunft zum Wohle des Ganzen.

Marty Kälin Barbara (S, ZH): Wir haben heute drei schwierige Aufgaben zu erfüllen.

Erstens: Wir müssen die Gefühle von Wut, Enttäuschung, Misstrauen und den Eindruck, betrogen worden zu sein, bewältigen und für den Moment auch beiseite schieben, damit wir einen klaren Kopf für einen klaren Entscheid bewahren.

Zweitens: Wir müssen einer verunsicherten, teilweise verzweifelten und auch zornigen Bevölkerung und Belegschaft vermitteln, dass wir das Richtige tun, um den Schaden so klein wie möglich zu halten. Wir müssen glaubhaft machen, dass es nicht darum geht, etwas zu vertuschen und begangene Fehler zu beschönigen, sondern dass wir die Verantwortlichen zur Rechenschaft ziehen wollen und auch zur Rechenschaft ziehen werden.

Drittens: Wir müssen entscheiden, ob wir sehr viel Geld in ein risikoreiches Projekt investieren wollen, allen sozialen, ökologischen und wirtschaftspolitischen Bedenken zum Trotz.

Das ist – das sei hier nicht verhehlt – eine grosse Kröte, die wir da schlucken. Trotzdem müssen wir zum heutigen Zeitpunkt den Ärger, aber auch die Genugtuung oder Schadenfreude beiseite schieben und als verantwortliche Politikerinnen und Politiker die Handlungsmöglichkeiten und deren Folgen abschätzen und dann entscheiden. Wir tragen auch die Verantwortung für eine funktionierende Volkswirtschaft. Es ist unsere Aufgabe, der Bevölkerung zu zeigen, dass man sich auf die Politik verlassen kann. Dabei stehen Sie in der Verantwortung. Wer jetzt die Stimmung nutzt, um Ängste und Wut zu schüren, und diese Energien dann auf die ei-

gene politische Mühle lenkt, handelt in hohem Grade verantwortungslos. Die wesentliche Frage lautet, ob wir mehr als zwei Milliarden Franken in eine neue Airline investieren sollen oder nicht. Die einen halten das für zu riskant. Sie sagen, der Bund dürfe dieses Risiko nicht eingehen. Aber das Risiko, das wir eingehen, wenn wir es nicht versuchen, ist ungleich höher. Es geht nicht darum, eine marode Firma am Leben zu erhalten. Es geht nicht darum, ein offensichtlich unfähiges Management nachträglich sozusagen freizukaufen, auch wenn der Grundsatz «Gewinne privatisieren und Kosten sozialisieren» selten in solcher Deutlichkeit manifest wird. Vielmehr geht es darum, vorhandene Humanressourcen, bestehende Infrastruktur und getätigte Investitionen zu erhalten und eine Rezession unvorstellbaren Ausmasses zu verhindern.

Die konkreten Zahlen sind unterschiedlich, aber in der Gröszenordnung stimmen sie überein. Wir sind verantwortlich für 40 000 bis 50 000 Arbeitslose, für 10 Milliarden Franken Verlust im Bruttosozialprodukt, für 1,2 Milliarden Franken an Steuerausfällen, wenn wir jetzt und heute Nein sagen. Auch wenn es Einzelnen von Ihnen nicht gefällt: Der Grossraum Zürich ist nun einmal der Wirtschaftsmotor dieses Landes. Dieser Wirtschaftsmotor hängt eng mit dem Flughafen zusammen, und der Flughafen ist eng mit einer nationalen Airline verknüpft. Diese wiederum ist, zusammen mit dem Flughafen, ebenso eng mit den direkten und indirekten Neben- und Zulieferbetrieben verbunden.

Der Bundesrat legt in seiner Botschaft zwar nicht die aktuellsten Zahlen vor, aber er legt immerhin Zahlen vor. 100 000 Menschen sind wirtschaftlich direkt oder indirekt vom Flughafen Zürich abhängig. Wenn es keine nationale Airline mehr gibt, geht es dem Flughafen und damit der Flughafenregion schlechter, dann geht es der Wirtschaftsregion Zürich schlecht, und dann geht es über kurz oder lang auch der Schweiz schlecht. Das sollte eigentlich der SVP, deren Klientel in den KMU besonders betroffen ist, ebenso einleuchten wie den Grünen, die offenbar glauben, eine schlecht funktionierende Wirtschaft sei automatisch eine ökologische Wirtschaft. All die Probleme von Nachtflugsperre, Beschränkung der Flugbewegungen, Landegebüren und Reduktion der Lärmbelastung gehören nicht hierher, sondern ins Flughafengesetz und in das Betriebsreglement des Flughafens. Dort müssen sie geregelt werden.

Wenn Sie glauben, es sei völlig egal, welche Fluggesellschaft Kloten anfliege, wenn Sie glauben, das sei eine rein emotionale Frage, dann haben Sie zwei Dinge nicht begriffen: Wenn ausländische Fluggesellschaften Kloten anfliegen, haben wir zwar die Belastungen, aber nicht die Arbeitsplätze. Wir bekommen die Arbeitsplätze bei den Fluggesellschaften nicht, und diese Gesellschaften werden die Dienstleistungen, die von den flughafennahen Betrieben erbracht werden, bei sich zu Hause beziehen und nicht bei uns. Ausländische Fluggesellschaften werden Kloten anfliegen, um bei sich zu Hause die grossen Langstreckenflieger zu füllen, und nicht umgekehrt.

Wir hören, es könne nicht Aufgabe des Staates sein, die Fehler der Wirtschaft zu korrigieren. Das ist grundsätzlich richtig, und wir hätten es auch lieber anders. Trotzdem muss der Staat hier einspringen, weil er die Verantwortung für die Volkswirtschaft trägt und weil es allzu deutlich geworden ist, dass diese Verantwortung von der Privatwirtschaft nicht oder nicht genügend wahrgenommen worden ist. Wer, wenn nicht der Staat, soll denn handeln, wenn die Wirtschaft offensichtlich unfähig dazu ist?

Ich bitte Sie deshalb, Ihren Ärger, Ihre Wut, Ihre ordnungspolitischen, finanziellen und ökologischen Bedenken, aber auch Ihre Schadenfreude jetzt hintanzustellen und dieser Kreditvorlage zuzustimmen und damit Ihre volkswirtschaftliche und politische Verantwortung wahrzunehmen.

Genner Ruth (G, ZH): Der sparende Staat setzt auf Spartarife – nein, nicht im Strombereich, wo ein Stromsparprogramm Not tut! Der Bundesrat und die Finanzdelegation machten Spartarife: Flug nach Paris für 199 Franken. Für

490 Franken in die USA. Das ist der Preis der Swissair-Tickets, alle retour selbstverständlich.

Ich frage Sie: Wer zahlt diese Rechnung, die ökologisch und ökonomisch nie aufgehen kann? Im Land, das Demokratie hochhält, das immer wieder den Wert der Volksstimme unterstreicht, in diesem Land sagen sechs Mitglieder der Finanzdelegation, dass die Swissair mit einem Ein-Milliarden-Kredit bis im Frühjahr in der Luft bleiben soll.

Es gilt – das in Klammern bemerkt –, die Kompetenzen der Finanzdelegation zu klären. Wir haben heute eine Motion deponiert, die die Kompetenzen der Finanzdelegation bei 100 Millionen Franken Ausgaben limitieren soll.

Was sollen wir zur ganzen Angelegenheit noch sagen? Es wurde alles entschieden. Parlament und Volk werden eigentlich vorgeführt. Alles unter dem Titel «Beschäftigung» laufen zu lassen ist falsch. 5000 Leute sind bereits entlassen, und jedes andere Beschäftigungsprogramm wäre günstiger gewesen. Der grösste Teil der Kosten geht zulasten von Maschinen.

Sie ersehen aus unseren Anträgen, dass wir uns für die betroffenen Menschen einsetzen. Sie brauchen Unterstützung im Hinblick auf eine Integration in den Arbeitsprozess, sie brauchen Umschulungen oder Beratung. Das wollen wir finanzieren, weil das nachhaltige Investitionen sind. Ebenso denken wir an Menschen, die vorzeitig pensioniert wurden und werden. Sie brauchen ein Auskommen und Mittel. Deshalb bitte ich Sie, die Anträge der Minderheit Mugny zu unterstützen.

Bereits am 4. Oktober 2001 habe ich namens der grünen Fraktion die Forderung deponiert, dass zehn Prozent der Privatvermögen der ehemaligen Verwaltungsräte in eine Kasse für Sozialpläne einfließen.

Bis heute haben wir noch nicht viel davon gesehen. Eine weitere Milliarde Franken soll in Aktien investiert werden, nämlich 600 Millionen Franken vom Bund, 400 Millionen von den Kantonen. Das ist ein Kauf unter dem falschen Titel Solidarität – gemeint ist die Solidarität zwischen den Kantonen. Brauchen wir eine staatliche Airline? Ist eine Airline eine Staatsaufgabe, oder könnten Sie sich nicht vorstellen, mit einer europäischen Fluggesellschaft zu fliegen? Bis anhin hat man uns immer gesagt, die Swissair, das sei Privatwirtschaft, da habe die Politik nichts zu sagen – im Gegenteil, die Politik wurde aufgefordert, für die Swissair entsprechend günstige Rahmenbedingungen zu schaffen; uneingeschränkt sollte sie wirtschaften, möglichst ohne Nachtruhepausen am Flughafen zum Beispiel. Jetzt darf die Politik den Schaden finanzieren, und zwar mehrfach. Ich zähle sechs Bereiche auf, und es gibt sicher noch mehr – ich weiss nicht, ob der Finanzminister die Zahlen einmal hochgerechnet hat –: Es gibt erstens den Flugbetrieb bis zum Frühjahr zu finanzieren, das sind rund eine Milliarde Franken; zweitens gibt es das Investitionsprogramm – es werden Aktien vom Bund gekauft –; drittens gibt es Arbeitslosenprogramme – soziale Unterstützung wird nötig sein –; viertens gibt es die Nebenschäden mit Bezug auf flugverwandte Betriebe; fünftens müssen der Bund und die Kantone die eigenen Verluste bei den Swissair-Aktien abschreiben – das ist auch nicht wenig –; sechstens gibt es Folgekosten rund um den Flughafen – diese sind noch nicht absehbar, weil der Flughafen in einem grossen Ausbauprojekt steckt.

Was aber ist überhaupt abschätzbar, klar in Zahlen zu fassen? Die Szenarien ändern sich ja von Tag zu Tag. Die Zahlen, auf die der Bund sich stützt, stammen zum Teil von der Swissair, zum anderen Teil von der Crossair. Noch nie ist dieser Rat auf ein so unsicheres Projekt, auf so vage Argumente eingegangen. Im Hinblick auf die Investitionen in die neue Crossair hat der Bundesrat deshalb noch eine Expertenmeinung eingeholt. Die Deutsche Bank, so lesen wir in der Botschaft, beurteilt den Businessplan der neuen Crossair als grundsätzlich vernünftig.

Insgesamt wird die Investition in die Airline aber als «high risk investment» beurteilt. Man hat es uns also gesagt. Trotzdem sollen Staatsgelder in einem denkbar ungünstigen Umfeld in die nach wie vor private Firma einfließen. Der Strukturwandel im europäischen Flugmarkt läuft, es gibt zu

viele Flieger und offenbar zu wenig Passagiere. Ist es denn klug und ökonomisch und ökologisch betrachtet richtig, innerhalb Europas so viel herumzufliegen?

Wir bitten Sie, auf die Vorlage nicht einzutreten.

Maurer Ueli (V, ZH): Ich habe eigentlich seit einigen Stunden das Gefühl, im falschen Film zu sitzen. Wir tun hier so, als ob wir dieses Geschäft noch entscheiden könnten. In Tat und Wahrheit ist alles, was wir entscheiden, eigentlich nur Makulatur. Es ist auch kein Wunder, dass wir hier so ernsthaft tun; schliesslich wurde in den letzten Wochen der Eindruck erweckt, dass die Schweiz mit diesem Swissair-Debakel an den Rand einer Staatskrise gerückt wäre. Dem ist nicht so. Was vorliegt, ist letztlich der grösste Konkursfall in der Wirtschaftsgeschichte unseres Landes, als Folge von Missmanagement und als Folge eines inkompetenten Verwaltungsrates. Die Suppe auszulöffeln hat, wie oft in solchen Fällen, schliesslich das Personal, die Mitarbeiter. Unter diesem Eindruck und unter diesem Druck ist ein Gebilde in Form dieser Kreditvorlage entstanden. Das Kreditbegehren hält in dieser Form den Ansprüchen, die es zu erfüllen hätte, nicht stand.

Nehmen Sie das Stichwort Arbeitsplätze: Was beschlossen worden ist, ist letztlich das teuerste Beschäftigungsprogramm, das unser Land kennt. Ob die Arbeitsplätze damit gerettet werden, steht auf einem anderen Blatt. Wir werden es sehen.

Nehmen Sie das Stichwort Ordnungspolitik: Es ist nicht Aufgabe des Staates – und wird es nie sein –, in den Markt einzugreifen und marode Unternehmen zu sanieren.

Nehmen Sie das Stichwort Präjudiz: Es ist insbesondere störend, dass der Bund hier eingreift, um ein Missmanagement zu beenden. Dieses Präjudiz könnte noch gefährlich werden. Wieso soll der Steuerzahler für die Kosten dieses Missmanagements aufkommen? Wie erklären Sie das den Leuten in Langenthal? Auch Langenthal wäre ein nationales Symbol. Sie haben zu Hause im Schrank wahrscheinlich auch Porzellan der Porzellanfabrik Langenthal.

Nehmen Sie das Stichwort Finanzpolitik: Die Kosten für die Geldbeschaffung sind enorm; die Zinsen, die damit anfallen werden, sind umso höher. Das Defizit wird grösser, und schliesslich endet alles damit, dass die Steuerzahler mehr Steuern bezahlen müssen.

Nehmen Sie das Stichwort Wirtschaftsstandort: Es liegt ein Businessplan vor, der nicht auf den Markt abstützt. Das gesprochene Geld ist nicht nachhaltig investiert, sondern den grössten Teil davon werden wir einfach so zum Fenster hinauswerfen. Leider ist es so.

Die Einigkeit, die heute hier herrscht, könnte aber auch täuschen.

Manche unter Ihnen könnten nämlich zusammen mit einem Fuchs den Hühnerstall kaufen. Wenn ich daran denke, wer Geld gesprochen hat, dann bekomme ich fast Hühnerhaut.

Da bekennt sich die Stadt Zürich plötzlich zum Wirtschaftsstandort Schweiz – die gleiche Behörde, die während Jahren die Wirtschaft fast systematisch aus der Stadt vertrieben hat. Da gibt es die Linke, die während Monaten gegen den Hub, gegen den Fluglärm und gegen das Fliegen generell gekämpft hat. Sie unterstützt plötzlich einen internationalen Hub. Da gibt es den Bundesrat, der diese zwei Milliarden Franken spricht und in den gleichen Tagen ein Luftverkehrsabkommen mit Deutschland abschliesst, das genau das wieder einschränken wird, was er fördert. Da gibt es die Economiesuisse, die uns fast monatlich einen Brief schreibt, wie wichtig es sei, die Steuern zu senken, die aber jetzt dafür ist, die Steuerhöhe beizubehalten. Von Steuerensenkung ist keine Rede mehr. Da gibt es die FDP. Das überlasse ich Ihnen. Vielleicht finden Sie einmal eine Antwort statt einer Ausrede.

Fazit: Was hier abläuft, ist letztlich eine Mitte-Links-Koalition in diesem Land, um etwas zu retten, das in dieser Form eigentlich nicht zu retten ist. Es bleibt wahrscheinlich unserer Partei vorbehalten, zusammen mit den letzten liberalen Köpfen in diesem Parlament den Kredit abzulehnen. Ich habe

mich in den letzten Wochen immer mehr gefragt: Was passiert eigentlich in unserem Land, falls wirklich einmal eine Krise herrscht, wenn wir schon auf solche Vorkommnisse derart hysterisch reagieren? Ich wünsche Ihnen allen in Zukunft etwas mehr Gelassenheit.

Maspoli Flavio (–, TI): Non sono di sinistra e credo che non lo sarò mai, questa volta però la penso come la sinistra e, francamente, non capisco il collega Maurer e non capisco l'UDC che è pur sempre il partito a cui mi sento più vicino. Mi sembra strano dover dire qui che le idee chiare questa volta vengono da una parte che solitamente non mi piace, diciamo pure. Eppure, fin dall'inizio, chi ha avuto le idee chiare qui sono stati i socialisti. Questo bisogna dirlo senza invidia e anche con un certo piacere, perché ciò significa che non tutto è perduto.

Ebbene, perché ci preoccupiamo adesso qui di sapere se il popolo deve pagare con le tasse «una tantum», una volta, dei soldi per la Swissair? Il popolo paga per l'Emmental, il popolo paga per il burro, il popolo paga per la carne, il popolo paga per la meteorologia e per i servizi meteorologici degli Stati mediterranei, senza che gli venga chiesto qualcosa. Il popolo paga oltre due miliardi di franchi all'anno per le Ferrovie federali svizzere e nessuno si premura di chiedere se il popolo vuole veramente pagare qualcosa per le FFS. Qui si tratta di salvare la Swissair, si tratta di salvare la compagnia di bandiera svizzera.

Ho sentito parlare di alternative, ma quali sarebbero queste alternative? Non ce ne sono! Non c'è nessuna alternativa e dunque questa discussione, scusatemi, è anche un po' inutile, perché sappiamo tutti che lo Stato alla fine dovrà salvare la Swissair, e lo farà.

Anch'io non sono mai stato un grande amico del Consiglio federale, eppure questa volta mi sento di doverlo ringraziare: ha fatto le cose giuste, si è mosso in modo opportuno. Io, questa volta almeno, lo ringrazio.

Mentre noi stiamo qui a discutere per 2,1 o 2,3 miliardi di franchi, gli Stati Uniti d'America hanno stanziato 25 miliardi di dollari per le loro compagnie d'aviazione. Lo Stato italiano finanzia l'Alitalia ogni anno con oltre 50 milioni di franchi e tutti gli Stati sono, non dico generosi, ma coscienti dell'importanza che ha una compagnia aerea nazionale per l'economia della nazione, per la nazione.

Ma, guardate un po': se tutte le ditte che sono in Svizzera un domani non potessero più volare direttamente dal loro paese d'origine a Kloten, quante ne rimarrebbero?

Il Presidente del Consiglio è già stato troppo magnanimo a concedermi questo tempo, che scade in questo momento, non ne voglio abusare. Smetto quindi qui, invitandovi a mettere una mano sul cuore e dicendovi infine che non si può essere patrioti solo quando si tratta di vedere la bandiera sventolare. Bisogna essere patrioti anche quando si tratta di salvare un pezzo di questa patria.

Maitre Jean-Philippe (C, GE): Comme Romand, à l'époque conseiller d'Etat en charge du dossier de l'aéroport de Genève, je serais légitimé à exprimer la colère que de nombreux concitoyens ressentent.

En avril 1996, en effet, Swissair retirait tous ses long-courriers, sauf la ligne sur New York, de l'aéroport de Genève. A l'époque, nous nous sommes battus pour dire deux choses essentielles: d'une part, pour affirmer l'importance d'un réseau long-courrier correctement dimensionné pour l'ensemble de notre économie; d'autre part, pour dénoncer l'erreur consistant à faire de Zurich un «méga-hub» avec la folle prétention de vouloir jouer dans la cour des grands, à l'égal de Londres, de Paris, de Francfort, voire d'Amsterdam.

On sait aujourd'hui que cette fuite en avant a véritablement nourri la débâcle. A l'époque, on nous a écoutés d'une oreille souvent distraite, parfois méprisante, comme si ce qui se passait alors n'était pas un problème suisse, pour le seul motif qu'il était allégué par des Romands. On a tout de même obtenu une modification partiellement satisfaisante de la loi sur l'aviation, le gouvernement se cramponnant

malheureusement encore sur le monopole de Swissair jusqu'en 2008, date de l'échéance de sa concession.

Or, je constate aujourd'hui que ce même monopole a été dénoncé par M. Couchevin, conseiller fédéral, il y a quelques semaines comme l'une des causes des difficultés.

Nous lisons dans le message d'aujourd'hui des passages très forts et pertinents sur la nécessité d'une desserte long-courrier comme condition-cadre de notre économie. C'est exactement ce que nous disions en 1996. On est heureux que le Conseil fédéral l'admette; on est consterné que ce soit si tard.

Il y aurait effectivement toutes les raisons de dire sa colère, mais la colère est mauvaise conseillère. Elle est surtout totalement dérisoire face à l'importance de l'enjeu. Quand tout s'écroule, il faut aller à l'essentiel et l'appréciation de l'intérêt du pays, c'est aujourd'hui ce qui est essentiel. La question est dans le fond assez simple: voulons-nous une compagnie nationale qui assure la meilleure desserte possible de la Suisse, y compris bien sûr dans le réseau long-courrier?

Pour nous, la réponse est clairement affirmative, et c'est pourquoi nous soutenons le projet du Conseil fédéral. Pourquoi? Les raisons sont assez simples. Elles sont le fruit de l'expérience. Aucune compagnie étrangère ne va se mettre à jouer, pour le réseau long-courrier, le Pestalozzi de la desserte aérienne suisse. Les compagnies étrangères ont, en effet, leur «hub» national, dans leur pays, et leur intérêt serait de rabattre la clientèle suisse sur leur propre plate-forme, à partir de laquelle cette clientèle prendrait les liaisons long-courriers. Il n'y a aucun exemple dans le monde où une compagnie disposant d'un «hub» dans son propre pays en a créé un autre dans un autre pays. Dès lors, si nous voulons que la Suisse demeure une plate-forme capable de desservir un réseau long-courrier correct, nous avons besoin d'une compagnie qui assure cette condition-cadre économique fondamentale.

Et quand j'entends l'Union démocratique du centre nous dire qu'il n'y a qu'à laisser faire les compagnies étrangères qui viendront chez nous pour prendre la clientèle, je constate tout simplement que ce parti est d'accord de livrer le marché suisse à des opérateurs étrangers. Et ce n'est pas le moindre des paradoxes auxquels nous assistons dans ce dossier!

Il y a des raisons économiques essentielles de recréer une compagnie capable d'assurer des liaisons long-courriers au départ de la Suisse. La Suisse est composée d'entreprises qui sont orientées vers l'exportation et, dans ce sens-là, un réseau aérien correctement dimensionné est de première importance. La Suisse a des multinationales qui sont pourvoyeuses d'emplois, qui sont donneuses d'ordre en sous-traitance pour nos PME et ces multinationales sont chez nous, parce qu'il y a un réseau aérien correctement dimensionné, avec des liaisons long-courriers. La Suisse est un pays touristique majeur, le tourisme est le troisième employeur de notre pays, et le rôle central de l'aviation assumé par une compagnie nationale comme prestataire de services est évident, a fortiori lorsqu'on sait qu'une telle compagnie est un porte-drapeau.

Et puis, tout cela n'est pas qu'une abstraction. Plus fondamentalement, derrière tout ce raisonnement, il y a des femmes et des hommes avec leur emploi. Alors, on peut discuter à perte de vue sur la question de savoir si c'est 26 long-courriers, un petit peu moins, un petit peu plus. Bien sûr que les avis à cet égard ne peuvent pas être définitivement et totalement fixés.

Par le projet de reconstruction d'une compagnie nationale, il est demandé à notre pays de savoir s'il a encore confiance en lui-même. De ce point de vue, le Parlement ne peut pas fuir devant ses responsabilités.

Rechsteiner Paul (S, SG): Wirtschaftliche Ausnahmesituationen erfordern besondere wirtschaftspolitische Antworten. Wir können heute feststellen, dass der Bundesrat, nachdem er in der Herbstsession noch zögerte, bewiesen hat, dass er der Herausforderung, die für die Schweiz in dieser Form

wohl einmalig ist, gewachsen war. Er hat sie angenommen. Damit hat der Staat seine wirtschaftspolitische Verantwortung und seine wirtschaftspolitische Handlungsfähigkeit bewiesen. Das ist für unser Land sehr wichtig.

Die ersten Seiten der Botschaft, die der Bundesrat über die Redimensionierung der Luftfahrt in der Schweiz vorgelegt hat, enthalten eine Analyse der Entwicklung der Schweizer Luftfahrt und des Hintergrundes der jüngsten Entwicklung: Diese war die Folge der neoliberalen Deregulierungspolitik. Diese Seiten der Botschaft gilt es in Erinnerung zu behalten, namentlich auch mit Blick auf die Liberalisierungsprozesse, die uns noch drohen und die mit denselben oder ähnlichen negativen Konsequenzen für die Volkswirtschaft und die Bevölkerung verbunden sein werden. Diese Begehren würden besser zurückgezogen statt weiterverfolgt, namentlich jene aus dem Departement von Bundesrat Moritz Leuenberger.

Es gibt Wirtschaftsprofessoren in der Schweiz, die uns, im Einklang mit Herrn Blocher, vom «Hochsitz» ihrer – meistens von Staates wegen – gut bezahlten Posten aus empfehlen, hier nun nichts zu tun und die Dinge «sauseen» zu lassen. Das ist eine verantwortungslose Haltung. Wir haben heute zum Glück eine Situation, in der Verantwortung übernommen wird: nicht einfach nur, indem der Staat die Folgen dieses Desasters, das neoliberale Ideologen angerichtet haben, ausbaden kann und für die Folgen zu bezahlen und nichts dazu zu sagen hat. Vielmehr übernimmt der Staat die Verantwortung für eine zukunftsfähige Lösung, und das ist positiv.

Damit müssten sich aber einige Forderungen verbinden:

Die erste Forderung liegt darin, dass das Bundesengagement mit dem klaren Auftrag verbunden wird, dass möglichst viele Arbeitsplätze erhalten bleiben, namentlich in den flugnahen Betrieben, in den so genannten Bodenbetrieben. Das ist nicht ohne weiteres klar. Es braucht Kooperationsverpflichtungen dieser neuen Gesellschaft mit dem Ziel der Erhaltung möglichst vieler Arbeitsplätze. Soweit es nötig ist, soll dies auch unter dem Einsatz innovativer Modelle, beispielsweise mit Arbeitszeitreduktionen, geschehen.

Ein zweiter Punkt: Die Botschaft hat leider sozialpolitisch negative Schlagseiten. Es ist so, dass die Botschaft – namentlich zu Artikel 333 des Obligationenrechtes, der die Arbeitnehmerschutzbestimmungen bei Betriebsübergängen darstellt – unhaltbare Positionen vertritt, die der Direktor des Bundesamtes für Justiz in Abweichung von der herrschenden Praxis entwickelt hat. Wir stellen fest, dass diese Positionen im vorliegenden Fall nicht Leitlinie sein können, und erst recht lassen wir uns die Arbeitnehmerschutzbestimmungen nicht aus diesem Anlass aushebeln. Es ist zwar so, dass der Bundesrat und auch das Parlament diese Frage nicht zu entscheiden haben, dass letztlich die Gerichte darüber entscheiden müssen. Aber es ist ratsam und nötig, dass in diesem Fall konkret Verhandlungslösungen mit den Gewerkschaften gesucht werden, ausgehend von der Gültigkeit dieser Schutzbestimmungen für die Arbeitnehmer. Es kann ja nicht sein, dass bei Betriebsübernahmen wieder im ersten Dienstjahr begonnen werden muss; das ist eine unhaltbare Position.

Drittens: Ein weiterer Schwachpunkt in der Botschaft des Bundesrates ist das Fehlen von Sozialplänen. Es handelt sich hier um eine skandalöse Lücke, die dringend geschlossen werden muss. Ich muss an dieser Stelle sagen: Der Bundesrat hat hier Nachholbedarf. Immerhin öffnet der einstimmig verabschiedete Antrag der ständerätlichen Kommission einen Weg, indem dem Bundesrat die Verpflichtung überbunden wird, für die Finanzierung der Sozialpläne auf dem Verhandlungsweg besorgt zu sein, eine Lösung zu suchen. Besser wäre es natürlich noch, wenn heute den Anträgen in dieser Richtung zugestimmt würde. Aber der Antrag des Ständerates ist wichtig; er öffnet eine Piste in die Zukunft.

Hier ein Wort an die Freundinnen und Freunde aus dem linksgrünen Lager, die wegen des Fehlens eines anständigen Sozialplanes nun den Kredit verweigern wollen. Ich muss hier feststellen: Für die Beschäftigten ist das keine Lösung. Die Beschäftigten in den Betrieben brauchen nun die

Zustimmung zu diesem Kredit. Ein erarbeiteter Sozialplan, eine Verhandlungslösung wird nur möglich, wenn dem Kredit zugestimmt wird. Sonst ist die Sache abgeschlossen und kann nicht mehr gelöst werden.

Es gäbe auch noch einiges über die Finanzierung dieses Beschlusses zu sagen, die ohne weiteres möglich ist – z. B. durch den Verzicht auf das unverantwortliche Steuerpaket, das wir im September beraten haben. Auch die Kapitalgewinnsteuer wäre ein probates Mittel, die Verantwortlichen für diese Misere mit zur Verantwortung heranzuziehen. Aber wichtig ist, dass heute dieses Zeichen gesetzt wird, dass eine zukunftsfähige Lösung geschaffen wird, für die Erhaltung möglichst vieler Arbeitsplätze und letztlich für einen auf dem Verhandlungsweg entwickelten Sozialplan.

Hess Bernhard (–, BE): Wir reden und entscheiden hier über die Zukunft der nationalen Fluggesellschaft und damit auch über die Zukunft des Wirtschaftsplatzes und Tourismusstandortes Schweiz.

Wenn wir der neuen Fluggesellschaft die Zukunft verbauen, verbauen wir damit auch die Zukunft von bis zu 35 000 Angestellten im direkten und verwandten Umfeld der Swissair. Die Folgen der daraus resultierenden Langzeitarbeitslosigkeit müssten ebenfalls finanziert werden und würden in der heutigen, wirtschaftlich schwierigen Situation bald mit Hunderten von Millionen Franken zu Buche schlagen. Bei Eintritt dieses Szenarios würden die Direktbetroffenen ohne Zukunftsperspektiven im Regen stehen gelassen. Das kann ja wohl nicht die Lösung sein.

Der Verlust unserer nationalen Fluggesellschaft hätte aber noch viel weitreichendere Folgen. Durch die Aufgabe von Direktverbindungen mit den wichtigsten Metropolen der Welt würde die Schweiz zu einer zweitrangigen Randregion deklassiert. Sowohl der Sektor Tourismus und Gastgewerbe als auch der Wirtschaftsstandort Schweiz allgemein müssten weitere massive Einbussen hinnehmen. Das kann niemand, der im Interesse unseres Landes handelt und entscheidet, leichtfertig hinnehmen.

Wenn wir vernünftigerweise Ja zur Swissair sagen, dann werden wir nicht darum herumkommen, die Fehler der Vergangenheit zu analysieren und dort, wo die Verantwortlichen aus Fahrlässigkeit und Inkompetenz das Desaster herbeigeführt haben, den eisernen Besen wirken zu lassen. Die Eintrittskarte in den Verwaltungsrat und in die Swissair-Führungsspitze soll zukünftig nicht mehr leichtfertig vergeben werden. Nicht mehr Vetternwirtschaft, das blaue Parteibuch und der richtige Logenplatz, sondern Kompetenz und Erfahrung müssen wieder vorrangig sein. In Zukunft brauchen wir an der Spitze der nationalen Fluggesellschaft keine vaterlandslosen Gesellen, die mit uns Katz und Maus spielen, sondern verantwortungsvolle, heimatreue Führungskräfte, die mit Hirn und Herz ihre, unsere Sache vertreten. Die Verantwortlichen der Misere sind verpflichtet, die Konsequenzen zu tragen. Das gilt auch für jene Swissair-Verwaltungsratsmitglieder, die hier in diesem Hause sitzen und sich ernsthaft bemühen, ihre komplexen Mehrfachmandate mehr recht als schlecht auszuüben. In ihren Bemühungen sind sie jedoch kläglich gescheitert.

Für sie wäre es nun an der Zeit, die Rechnung zu bezahlen und in Würde abzutreten. Sollten sie jedoch vorhaben, weiterhin krampfhaft an ihren Sesseln zu kleben, dann wäre auch die völlige Rehabilitation der Herren Werner K. Rey, Krüger, Bellasi und Co. überfällig.

Die Swissair-Krise weist uns den Weg in eine neue Zukunft. Es ist eine Herausforderung, die von uns Mut und Zuversicht verlangt und den Direktbetroffenen neue Perspektiven öffnet. Packen wir es an. Gemeinsam werden wir dafür sorgen, dass unsere nationale Fluglinie auch nachfolgenden Generationen erhalten bleibt und uns in eigenständiger, unabhängiger Art und Weise mit der Welt verbindet.

Blocher Christoph (V, ZH): Es ist in diesem Saal schrecklich viel von Verantwortung gesprochen worden, unglaublich viel. Wer trägt denn hier eigentlich welche Verantwortung,

und wer zahlt eigentlich, wenn es schief geht? Es sind andere als die, die von Verantwortung gesprochen haben!

Herr Schneider-Ammann, wenn Sie sagen, die schweizerische Wirtschaft bestehe aus Qualität, Seriosität, geordneter Finanzkraft, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, und die Swissair sei die Marke Schweiz, dann muss ich Ihnen sagen: So wurde es dargestellt. Diese Firma hat die Qualität des schweizerischen Wirtschaftsplatzes versaut, weil sie noch mit dem Schweizerkreuz in der Welt herumgefahren ist. Ist das Schweizer Qualität, Herr Schneider-Ammann, 15 Milliarden Franken Schulden aufzubauen? Ist es Schweizer Qualität, am Sonntagabend zu merken, dass am Montag 4 Milliarden fehlen werden? Ist es Schweizer Qualität, wenn seit April keine Rechnungen mehr vorgelegt werden können? Ist es Schweizer Qualität, sich von honorablen Leuten führen zu lassen, die aus einem ganz bestimmten Umfeld und Filz kommen, und zwar ex officio? Der Präsident der Economie-suisse wurde Verwaltungsrat der Swissair, früher war es auch noch der Präsident der Chemischen Gesellschaft – damit konnte man ein Leben lang mit der Familie gratis erste Klasse fliegen. Ist das Schweizer Qualität? Wir haben seriöse Firmen, die diese Qualität und diese Leistungen pflegen, aber sie werden nicht vom Staat unterstützt, sind nicht in dieser glorreichen Situation und sind vor allem nicht so «verhängt».

Wir schaffen wieder genau die gleiche Struktur wie bei der alten Swissair: Die kreditgebenden Banken sind dabei, der Bund ist wieder dabei, die Kantone sind dabei, die gleichen Gesichter sind dabei. Es ist die gleiche Struktur; der Bund muss die Oberaufsicht wahrnehmen und hockt bereits im Verwaltungsrat. Selbstverständlich sitzt er diesmal gerade mit dem Chef der Finanzverwaltung im Verwaltungsrat. Das ist die kürzeste Strecke zu unserer Kasse der Steuerzahler. Das kann nur schief gehen. Verantwortung ist unteilbar, merken Sie das doch einmal! Wir haben doch Tausende von Arbeitsplätzen so verloren; die Firmen wären aufzuzählen, bei denen es so herausgekommen ist.

Dieses Projekt ist volkswirtschaftlich unverantwortlich. Diese Subventioniererei ist unverantwortlich, denn sie zerstört Tausende von Arbeitsplätzen in der ganzen Schweiz. Für diese Firmen, für diese Leute, sind das Kosten, die sie tragen, und das hindert die Wirtschaft, das hindert die Gewerbetreibenden.

Sie sagen, man müsse doch helfen. Wenn 5000 Gewerbebetriebe in der Schweiz je eine Person entlassen müssen, dann sind das 5000 Personen. Wer hier drin hilft diesen Leuten? Jeder Betrieb steht selbst hin, sorgt für sie. Es gibt laufend Konkurse, jetzt z. B. in Langenthal. Wollen Sie etwa eine Porzellanfabrik aufbauen? Aber die Swissair stand natürlich auf einem Sockel, war begleitet von einer «copinage» von Leuten, die ich schon während Jahren kritisiert habe. Heute hat man selbstverständlich auch noch erklärt, dieser Filz sei das Besondere in der Schweiz, den müsse man aufrechterhalten.

Die Verantwortung des Staates im Flugbereich ist, dafür zu sorgen, dass wir Verbindungen haben – nicht sie zu betreiben – und dass Flugplätze betrieben werden. Das ist seine Aufgabe. Wir haben Flugverbindungen, wir haben ja viel zu viele. Darum gibt es diesen mörderischen Konkurrenzkampf. Das ist der Unterschied zu den SBB. Die SBB kann man ja nicht mit andern in Konkurrenz treten lassen. Es können nicht zehn verschiedene Firmen Geleise nebeneinander bauen. Das geht nicht. Es handelt sich um ein Monopol. Da muss der Staat einen Netzbetrieb haben. Ich bin der Meinung, dass man einen Monopolbetrieb dem Staat überlassen sollte. Das ist der Unterschied zur Swissair. Da haben wir eine Konkurrenz vieler Fluggesellschaften. Es wird gesagt, das müsse man für ein bestimmtes Flugplatzkonzept haben. Wir brauchen doch keine «Flieger», damit ein Flugplatzkonzept stimmt. Der Flugplatz muss sich uns anpassen; die Fluggesellschaften müssen sich den Bedürfnissen anpassen.

Herr Hofmann, es wird gesagt, das mit der Aufsicht sei gar nicht so schlimm gewesen, das habe der Staat nicht voraussehen können. Sehen Sie, da bin ich anderer Meinung.

Noch im Dezember 2000 hat man die Konzessionen für die Swissair verlängert. Im Luftfahrtgesetz steht, dass der Bundesrat dann schauen müsse, dass man während drei Monaten zahlungsfähig bleibt, auch ohne Einnahmen.

Zwei Milliarden Franken für eine solche Geschichte, und Sie können nicht mehr aussteigen! Sie können nur noch weiterfahren, denn der Staat ist diesmal nicht nur mit 10 Prozent – Bund und Kantone zusammen –, sondern etwa mit 38 Prozent beteiligt. Da können Sie nur noch drinbleiben, nachzahlen. Sie werden Schutzbestimmungen erlassen müssen, damit diese Gesellschaft nicht zu viele Verluste macht. Dann dürfen andere Gesellschaften die Schweiz nicht anfliegen. Dann, Herr Schneider-Ammann, haben Sie genau diese Verbindungen nicht mehr.

Zum Schluss zu Herrn Bühler. Er sagt, man müsse das machen, sonst würde die Elite in diesem Land Schaden nehmen. Diese so genannte «Elite» hat schon lange Schaden genommen. Die, die keinen Schaden genommen haben, das ist die wahre Elite; die nehmen eben ihre Verantwortung wahr und «schnorren» nicht nur darüber.

Favre Charles (R, VD): Bien sûr, dans une telle affaire, on peut parler des erreurs du passé, car il y en a eu à tous les niveaux, notamment dans le cocooning que nous avons offert pendant trop longtemps à Swissair avec une ouverture des marchés probablement beaucoup trop lente. Mais il ne s'agit pas uniquement de se tourner vers ce passé, nous avons à traiter en fait une autre question, à savoir: que faisons-nous du présent et du futur?

La question est relativement simple, puisque nous pouvons libérer les moyens nécessaires à la mise en place de cette nouvelle compagnie et maintenir ainsi des lignes, avec un certain risque, il est vrai, dans un secteur en pleine ouverture. C'est ce qui nous est proposé. Si nous choisissons l'autre solution, c'est-à-dire pas de moyens financiers et pas de nouvelle compagnie, évidemment que les différentes liaisons sont mises en danger. J'y reviendrai tout à l'heure. Cependant, je crois qu'il faut d'abord tenir compte d'un élément, l'impact social et psychologique d'une telle mesure en cas de crash véritable de notre compagnie. Il faut se poser la question: est-ce que notre pays, aujourd'hui, est capable de supporter ceci? Personnellement, je ne le crois pas.

En ce qui concerne les liaisons qui sont mises en danger, à mes yeux, ces liaisons sont absolument nécessaires pour le développement de l'économie, pas seulement des grandes entreprises. Nous devons être convaincus que notre économie est faite également de PME, sous-traitants qui sont en relation bien souvent avec d'autres grandes entreprises, elles sont fortement tributaires de ces différentes liaisons. Pensons à cette activité économique qu'est le tourisme, extrêmement importante chez nous, et au créneau que nous voulons développer, un créneau à forte valeur ajoutée tel que les nouvelles technologies.

Dès le moment où nous partons de ce raisonnement, donc de la nécessité de liaisons pour le développement de notre économie, la nécessité de la participation de nombreuses entreprises de l'économie privée à ce plan est démontrée. Ainsi donc, à nos yeux, cet élément que sont les liaisons est indispensable pour nos conditions-cadres.

Dès le moment où nous avons terminé ceci, il s'agit de se poser la question de la nécessité d'intervenir, surtout sur la durée. Ce que l'on peut dire, c'est qu'aujourd'hui l'intervention de l'Etat est nécessaire. Pour combien de temps? Il s'agira, année après année, de redéterminer cet élément-là. J'en viens maintenant à un autre élément, à savoir celui de l'équilibre entre les différentes régions de ce pays et le fédéralisme. La question qui nous est posée n'est pas uniquement une question d'économie zurichoise, mais une question beaucoup plus large, nous l'avons dit à plusieurs reprises, une question d'économie nationale. Et nous devons reconnaître que notre économie nationale, largement exportatrice, est dépendante en partie de cette économie zurichoise. Ce lien étroit, ce devenir commun que nous vivons parfois difficilement, je crois que nous devons y penser aujourd'hui et que nous devons y penser lors de la mise en

place de cette entreprise aérienne avec la création des équilibres entre les différentes régions. Ce dossier-là est pour moi un test du fonctionnement de notre Conseil: sommes-nous capables d'avoir une réflexion qui dépasse les intérêts régionaux, une réflexion qui nous sera nécessaire dans beaucoup de dossiers, notamment le dossier de la nouvelle péréquation financière?

Ceci nous permet également de nous remettre en question en tant que politiques. Sommes-nous capables d'intervenir dans les situations d'urgence et de sortir de nos schémas? Si Swissair a eu autant de problèmes, c'est probablement parce que cette entreprise a confondu un raisonnement fait sur le papier avec son application pratique. Je crois que, aujourd'hui, nous devons éviter de rester dans nos raisonnements et nos schémas politiques, mais que nous devons savoir nous adapter à une situation totalement particulière. Nous savons qu'en approuvant l'entrée en matière, nous prenons des risques avec la mise en place de cette nouvelle compagnie. Et il y a des risques à court terme, des difficultés liées à la période transitoire, entre maintenant et le mois de mars.

Tout d'abord, il y a des risques sur le plan social. Il s'agira de régler la mise en place d'un plan social, en évitant d'hypothéquer l'avenir de la nouvelle compagnie en prenant de l'argent dans son capital, en sachant que la Confédération a peu de moyens d'intervenir. Je crois qu'il est salutaire qu'il y ait une pression pour la mise en place d'un plan social et le postulat 01.3651 de la Commission de l'économie et des redevances du Conseil des Etats va dans la bonne direction.

Deuxième challenge dans cette période intermédiaire: le problème des cultures. Nous savons pertinemment que les deux entreprises ont des cultures différentes. Il s'agira d'abord d'avoir du doigté pour réaliser la fusion de ces deux cultures, puisque la réussite du projet dépend des hommes et des femmes qui le mettront en place.

Un autre élément qui me semble important dans cette période est la qualité. Cette période nous fait perdre des clients, très régulièrement, et elle nous fera perdre encore plus de clients si nous ne savons pas maintenir une certaine qualité durant la période transitoire. Nous devons y être attentifs.

En fonction d'un principe de base de la politique, à savoir celui du réalisme et du pragmatisme politiques, je vous demande donc de bien vouloir entrer en matière et d'approuver par la suite ce projet.

Schwaab Jean Jacques (S, VD): Je suis étonné de vous entendre tenir ce discours interventionniste. N'est-il pas en contradiction avec le fait que le Parlement vaudois, sur la base des mêmes arguments, a refusé une participation extrêmement modeste de 3,9 millions de francs, par 118 voix contre 24?

Alors, comment allez-vous nous convaincre d'investir 2,5 milliards de francs?

Favre Charles (R, VD): Je vous réponds volontiers. En effet, le Parlement vaudois a émis un vœu, à savoir celui que le Conseil d'Etat n'intervienne pas dans la nouvelle compagnie. Il a cependant souhaité, en cas d'intervention justement du Conseil d'Etat, qu'il y ait un débat sur cette question-là et ce débat pourra avoir lieu.

Je crois que le rôle des politiques n'est pas forcément de suivre le courant dominant ni forcément de suivre systématiquement la volonté parlementaire, mais de convaincre, dès le moment où il estime qu'une idée mérite d'être soutenue.

Cavalli Franco (S, TI): Il problema della Swissair non è solo il problema di Zurigo, è un problema nazionale. È per questo che sono convinto che anche la maggioranza dei Ticinesi è a favore della soluzione che stiamo per prendere oggi e sa anche che questa soluzione è stata realizzata avvantaggio grazie a quanto hanno fatto il nostro gruppo ed il partito socialista, senza il quale oggi noi saremmo fuori, nella sala dei passi perduti, a piangere o a guardare alla televisione gli aerei della Swissair con la croce svizzera, a terra, e sarebbe uno spettacolo triste.

Erlauben Sie mir einige vielleicht etwas unbescheidene Feststellungen: Ich bin stolz auf das, was die SP-Fraktion und vor allem einige ihrer Mitglieder in Sachen Swissair geleistet haben.

Schon während der Frühjahrssession 2001 in Lugano haben wir die Krise thematisiert und vor einem bevorstehenden «Marignano» gewarnt. In der folgenden Sommersession haben wir lange mit Herrn Mario Corti diskutiert. Wir wurden ausgelacht, denn wir verstünden sowieso nichts vom Fluggeschäft; ausgelacht wurden wir gerade von den Wirtschaftsführern und ihren Sprachrohren hier im Parlament, die die Swissair nachweislich in den Ruin getrieben haben. Als wir während der Herbstsession 2001 als Erste sagten, ohne die Hilfe des Staates könne man diesen Schlamassel nicht wieder in Ordnung bringen, gab es unter bürgerlichen Politikern zuerst nur ein müdes Lächeln. Noch als wir diese ausserordentliche Session durchboxten, sagte man mir im Büro des Nationalrates, ich als Mensch, der täglich Verantwortung trägt, könne diese Verantwortungslosigkeit doch nicht decken.

Fest steht, dass das Parlament als Ganzes, und nicht nur eine sechsköpfige Finanzdelegation, wirklich hätte mitentscheiden können, wenn wir diese Sondersession, wie die SP-Fraktion es wollte, zwischen dem 22. und 24. Oktober abgehalten hätten. Fest steht auch, dass wir eigentlich mehr wollten. Was wollten wir? Wir wollten, dass der Bund für eine vorübergehende Periode – vielleicht zwölf oder achtzehn Monate – eine Mehrheit an der neuen Gesellschaft hält. Dies hätte unter anderem eine geordnetere Gestaltung der Sozialpläne und sogar der Nachlassstundung erlaubt. Da wir an den Erfolg dieser Investition glauben, hätte der Bund später, beim Verkauf seiner Aktien bis zur Sperrminorität, höchstwahrscheinlich noch einen guten Teil seines Geldes zurückgewinnen können. Warum glauben wir bei diesem Risikogeschäft – ich gebe es zu – an einen Erfolg? Denken wir daran, dass die Swissair bis vor wenigen Jahren als eine «fliegende Bank» galt. Das Know-how des Personals ist noch da und die Schweiz als Drehscheibe weiterhin interessant. Man kann also, selbst wenn man zukünftig kleinere Brötchen backen muss, trotzdem erfolgreich sein.

Es ist an der Zeit, dass die bürgerlichen Parteien die Lektion dieses Debakels auswendig lernen: Wenn man nur den Staat verteuflert und aushungert, um die eigenen Taschen zu füllen, dann wird es der Volkswirtschaft früher oder später schlecht gehen.

Schauen Sie nur die Swisscom an, die Sie noch kürzlich verkaufen wollten. Alle Analysten stellen heute fest: Gerade weil der Staat die Aktienmehrheit besitzt und Ruhe «ins Spiel» bringt, stellt die Swisscom heute in Europa den sichersten Wert in der Telekommunikation dar.

Deswegen wird unsere Fraktion grossmehrheitlich dem vorliegenden Bundesbeschluss zustimmen. Wenn wir vom Bundesrat noch eine gewisse Zusicherung bezüglich der Gestaltung der Sozialpläne bekommen und wenn unsere Anträge hier im Parlament wohlwollend aufgenommen werden, können wir ihm wahrscheinlich geschlossen zustimmen.

Uns ist es egal, ob der professionelle und zwanghafte Lohndrücker Moritz Suter noch im Verwaltungsrat der neuen Gesellschaft sitzen wird. Uns sind aber die 30 000 bis 40 000 möglichen Arbeitslosen nicht egal. Herr Maurer, wenn Sie sagen, wir sollten das mit etwas mehr Gelassenheit annehmen und nicht so hysterisch reagieren, dann wissen Sie erstens nicht, was Hysterie ist, und zweitens ist es beschämend für eine Partei, die immer im Namen des nationalen Interesses zu sprechen vorgibt.

Wir wissen es: Mit dem heutigen Entscheid ist der Kampf für den Sozialplan noch nicht vorbei. Aber wir können Ihnen versichern, dass wir weiterhin für diesen vernünftigen Sozialplan kämpfen werden, mit derselben Entschiedenheit, die wir in den letzten Wochen an den Tag gelegt haben.

Mugny Patrice (G, GE): Je reviens un peu avec le même genre de question. Je comprends que vous soyez fier de votre groupe; on est toujours fier de sa tribu. Mais si toutes les

propositions sociales sont rejetées, si systématiquement le Parlement dit non, est-ce que vous approuverez un plan qui laisse les licenciés sur le carreau sans que leur délai de congé soit payé, et le fait que les gens qui quittent Swissair pour Crossair voient leur salaire baisser parfois de 40 à 50 pour cent? Est-ce que vous allez accepter ce projet-là?

Cavalli Franco (S, TI): Monsieur Mugny, la politique n'est jamais un lieu où l'on peut réaliser tous ses rêves et où l'on peut réaliser l'optimum. Il faut voir ce qu'on peut réaliser à un certain moment de l'histoire. Il y a deux mois, personne n'aurait cru en Suisse que, aujourd'hui, on aurait pu être ici à réaliser ce que nous sommes en train de réaliser. Naturellement, nous espérons davantage, mais nous ne sommes pourtant pas prêts à accepter qu'il y ait en Suisse 30 000 ou 40 000 personnes au chômage.

Marti Werner (S, GL), für die Kommission: Ich will nur noch ein paar Argumente aus der Sicht der Finanzkommission klarstellen.

1. Zu den ordnungspolitischen Bedenken, Herr Frey Claude, Madame Polla und Herr Kaufmann: Ich bin seit zehn Jahren Mitglied der Finanzkommission und kann Ihnen sagen: Was dort gut vertreten ist, das ist die Ordnungspolitik, das sind die ordnungspolitischen Bedenken. Wenn die Finanzkommission mit 18 zu 5 Stimmen Eintreten beschlossen hat, hat sie sich sehr wohl und sehr intensiv mit diesen ordnungspolitischen Bedenken auseinander gesetzt, und sie ist eben zum Schluss gekommen, Herr Blocher, dass Sie mit ordnungspolitischen Bedenken allein nichts lösen, sondern dass Sie hier handeln müssen. Man kann ordnungspolitisch so argumentieren, dass man sagt: Nun ja, ein Konkurs gehört zum Geschäft. Man handelt nach dem Motto: Was krank ist, das schneidet man ab. Aber dann muss man sehen, was man abschneidet. Man schneidet da schlussendlich 30 000 bis 35 000 Arbeitsplätze ab, und die jeweiligen Arbeitnehmer sind diejenigen, die bezahlen müssen. Das sind die Überlegungen, die die Finanzkommission in ihrer Mehrheit dazu geführt haben, auf die Vorlage einzutreten. Es gibt keine neuen Projekte, Madame Polla, es gibt nur Luftballons. Das einzige konkrete Projekt, das vorliegt, ist dasjenige, das wir behandelt haben und das eben Gewähr dafür bietet, dass man in eine Zukunft fahren respektive fliegen kann.

2. Zu den ökologischen Bedenken: Die Botschaft des Bundesrates trägt den an und für sich richtigen Titel «Finanzierung des Redimensionierungskonzeptes für die nationale Zivilluftfahrt». Das Projekt an sich beinhaltet bereits eine Redimensionierung, und die Finanzkommission geht auch mit allen Kritikern einig, die sagen, die Schweiz würde trotzdem angefliegen werden. Das ist richtig. Die Schweiz würde angefliegen, aber ich denke, es macht auch in ökologischer Hinsicht einen Unterschied, wer hier mitfliegt, wer hier als Eigner die Standards setzt. Wir fahren letztlich mit der eigenen Fluggesellschaft, in der wir eben härtere ökologische Standards setzen können, besser als mit dem «Nein-Szenario».

3. Zur Kritik an der Finanzdelegation: Ich muss sagen, die Finanzdelegation hatte die Pflicht, hier zu handeln, sie konnte nicht anders. Sie musste nach unserer rechtlichen Ordnung entscheiden, und sie hat das nach bestem Wissen und Gewissen gemacht. Sie musste sogar deshalb entscheiden, weil sich das Büro in seiner Mehrheit geweigert hat, rechtzeitig eine ausserordentliche Session einzuberufen. Es stimmt natürlich mitnichten, Herr Maurer, dass Sie heute nichts mehr zu entscheiden haben. Wenn Sie heute Nein sagen und die Vorlage abgelehnt wird, dann ist das Projekt ebenfalls gescheitert. Es zieht dann aber in finanzieller Hinsicht mehrfach negative Konsequenzen nach sich: einerseits die volkswirtschaftlich negativen Konsequenzen, die eingetreten wären, wenn der Bundesrat nicht gehandelt hätte, und andererseits, dass wir Millionen und Milliarden von Franken in den Sand gesetzt hätten.

4. Zuletzt noch zu den Swisscom-Aktien: Ich möchte das erwähnen, weil wir dies in der Finanzkommission auch schon diskutiert haben. In der Subkommission der Finanzkommission sind wir der Auffassung, dass man sich Gedanken darüber machen soll, ob die Swisscom-Aktien als strategische Beteiligung zu halten oder ob sie zu verkaufen sind. Darüber wird man noch diskutieren müssen. Aber der Verkauf der Swisscom-Aktien im Zusammenhang mit der Swissair ist gemäss meiner persönlichen Einschätzung eine sehr schlechte Lösung, weil das finanzpolitisch gar nichts an der Rechnung ändert. Es ändert höchstens etwas auf der Schuldenseite, wobei der Bund kein Refinanzierungsproblem hat. Es ist aus diesem Gesichtspunkt wieder ein schlechtes Geschäft, denn der Bund kann sich heute mit den tiefen Zinssätzen für Kassenobligationen bedeutend besser refinanzieren, als wenn er die hoch rentablen Swisscom-Aktien verkaufen würde.

In diesem Sinne ersuche ich Sie nochmals, auf das Geschäft einzutreten.

Polla Barbara (L, GE): Monsieur Marti, vous avez dit qu'en fait il n'y avait pas d'alternative au projet 26/26. Alors, ma question est la suivante: quid du projet 15/26/82 et quid du projet «Globus»?

Wer hat gesagt, dass kein anderes Projekt auf dem Tisch liege? Ich frage: Warum meinen Sie, dass das Projekt 15/26/82 kein Projekt war? War das Globus-Projekt kein Projekt, das man in Betracht ziehen konnte?

Marti Werner (S, GL), für die Kommission: Ich will die Diskussion nicht weiter verlängern. Mit 15/15 haben Sie beschäftigungsmässig praktisch den gleichen Effekt, wie wenn Sie nichts machen. Deshalb macht es keinen Sinn, sich da finanziell zu engagieren.

Leuenberger Moritz, Bundespräsident: Die Swissair-Krise ist nicht bloss die Krise einer Aktiengesellschaft, sie bedeutet eine Krise für die gesamte Wirtschaft in der Schweiz. Und wenn ich «die gesamte Wirtschaft» sage, meine ich Arbeitgeber und Arbeitnehmer, und ich meine auch Selbstständigerwerbende und kleine und mittlere Unternehmen. Es bedeutet auch eine Krise für die Politik, und es bedeutet eine Krise für Werte, die in unserem Land hochgehalten werden, Werte wie Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Werte des Vertrauens. Insbesondere die Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen der Swissair selbst leiden an diesem für sie enttäuschten Vertrauen, sie, die sich während Jahrzehnten mit vollem Einsatz für den Betrieb eingesetzt haben.

Der Bundesrat hat deswegen gehandelt, obwohl er nur gerade 3 Prozent des Aktienkapitals der Swissair vertritt und obwohl er nicht im Verwaltungsrat der Swissair vertreten ist. Es steht fest, und es ist klar, dass Fehler gemacht worden sind. Gewiss ist der 11. September mit eine Ursache für die jetzige Situation, aber nicht nur, und es wäre zu billig, sich nur auf den 11. September herauszureden. Ich will in meiner Funktion hier sicher nicht eine Vorverurteilung vornehmen, aber gewiss ist es so, dass Auslandsbeteiligungen eingegangen worden sind, ohne mit der notwendigen Sorgfalt das politische Umfeld – die andere Bedeutung beispielsweise eines Staates oder die andere Bedeutung von Gewerkschaften – richtig zu würdigen. Wir haben deswegen in unserer Funktion als Aktionäre eine Sonderprüfung verlangt, und wir werden sicherstellen, dass die Verantwortlichkeiten geklärt, festgestellt und veröffentlicht werden.

Betreffend die Lösung, die wir Ihnen heute vorschlagen, haben wir folgende Überlegungen gemacht:

Zunächst einmal haben wir den Wirtschaftsstandort Schweiz berücksichtigt. Die Schweiz braucht interkontinentale Direktflüge. Sie braucht das für ihre Exportwirtschaft, für den Tourismus, für den Standortvorteil, für die Wirtschaft überhaupt. Denken Sie daran, dass 60 der 100 grössten Unternehmungen in der Schweiz höchstens 50 Kilometer vom Flughafen Zürich entfernt sind.

Der Bundesrat hat diese Meinung stets vertreten, beim SIL – Sachplan Infrastruktur Luftfahrt –, bei den Lärmvorschriften,

wo wir im Interesse des Flughafens Zürich an die Grenzen – ganz kurz auch etwas darüber hinaus – gegangen sind, oder als wir die fünfte Etappe des Flughafens Zürich bewilligt haben. Wir haben uns auch von luftverkehrsrechtlichen Überlegungen leiten lassen: Wir brauchen nämlich eine nationale Gesellschaft für den Anflug auf unsere Flughäfen, nicht nur denjenigen in Zürich, sondern auch in Genf und Basel, denn die bilateralen Abkommen können in aller Regel nur abgeschlossen werden, wenn eine nationale Gesellschaft vorhanden ist. Wäre dem nicht so, wären wir vollkommen davon abhängig, ob der Flughafen überhaupt noch angefliegen oder ob nicht der Einfachheit halber auf andere Hubs wie München oder Frankfurt ausgewichen würde. Wenn Zürich trotzdem angefliegen würde, wären wir bei der Preisgestaltung und dem Flugplan vollkommen von der Gegenseite abhängig.

Aber im Vordergrund für unseren Entscheid stand die soziale Frage. Diese zeigt das Dilemma, in dem der Bundesrat gestanden ist. Wir konnten zwischen zwei schmerzlichen Entscheiden wählen. Unter denen haben wir den sozialeren gewählt. Wir konnten wählen zwischen einem geordneten Übergang zu einer redimensionierten nationalen Gesellschaft und dem ungeordneten, abrupten Ende. Wir konnten wählen zwischen einem Neubeginn, sozial abgefedert, dennoch schmerzlich für sehr viele – es kommt trotzdem zu Kündigungen –, und einem Chaos mit einem ungeahnten Domino-Effekt. Aus dieser sozialen Überlegung heraus haben wir während des bisherigen Prozesses immer darauf geachtet, dass die minimalen sozialen Verpflichtungen, die gefährdet waren, auch tatsächlich eingehalten werden.

Denken Sie daran, dass es Sparbucheinlagen gegeben hat, die gefährdet waren, weil die notwendige Separation nicht vorgenommen worden ist. Wir haben darauf gedrängt, dass die Wirtschaft hier Einlagen gemacht und diese Sparbucheinlagen gesichert hat. Es geht auch um die Renten von Frühpensionierten, die nicht gesichert waren. Wir haben darauf gedrängt, dass die Wirtschaft hier Geld bereitgestellt hat, damit diese Renten bis jetzt, bis und mit Oktober, bezahlt wurden. Wir werden unseren diesbezüglichen Einfluss weiterhin geltend machen.

Wir haben die Wirtschaft auch dazu animiert, 60 Prozent der Investitionskosten für die neue Gesellschaft bereitzustellen. Das war eine grosse Arbeit im Interesse Wirtschaftsstandort/Soziale Frage, wie ich Ihnen bereits vorher gesagt habe. Alle diese Bemühungen gehen weiter.

Im Ständerat ist ein Postulat eingereicht worden, das den Bundesrat auffordert, sich auf dem Verhandlungsweg dafür einzusetzen, dass die Vorfinanzierung der nicht gesicherten Sozialpläne der in Nachlassstundung befindlichen Unternehmungen der Swissair realisiert werden kann. Wir haben heute entschieden, dieses Postulat entgegenzunehmen, weil es durchaus in unsere bisherigen Arbeiten passt. Wir haben diese Bemühungen immer vorangetrieben.

Was Artikel 333 OR betrifft, der immer wieder genannt wurde, so sind wir der Meinung, dass die Sozialpartner sich hier finden werden müssen. Auch hier wird es zu einer Einigung kommen. Es hängt aber vom jeweiligen Beruf ab; es können nicht alle Berufe gleich behandelt werden. Aber – das möchte ich festhalten – es werden die Gerichte sein, die über die Anwendbarkeit von Artikel 333 OR entscheiden. Wenn hier ein Gutachten zitiert wurde, das innerhalb der Bundesverwaltung gemacht worden ist, so wurde das nur für die Frage eines allfälligen Regresses angefertigt. Es hat mit der direkten Anwendbarkeit nichts zu tun.

Was die Sozialpläne angeht, so wird – ebenfalls auf Drängen unsererseits – eine Stiftung für Härtefälle ins Leben gerufen. Der Bundesrat und auch das Parlament haben nicht die Wahl, Geld auszugeben oder nicht auszugeben. Wenn wir uns nämlich jetzt nicht für diese Lösung entscheiden würden, so wäre es keineswegs so, dass wir kein Geld ausgeben müssten. Sie haben gehört, dass sonst 34 000 Entlassungen zur Diskussion stünden. Das kann Arbeitslosigkeit bedeuten. Es kann eine wirtschaftliche Depression in der ganzen Schweiz bedeuten. Es kann einen Domino-Effekt bedeuten, der sich auf x Betriebe – nicht nur auf direkte

Zulieferbetriebe, sondern auf zahlreiche kleinere und mittlere Unternehmen – ausdehnt. Es kann sich auf die Funktion aller Flughäfen in der Schweiz ausweiten. Wenn der Baum Swissair fällt, dann wird er viele kleine Bäume und Sträucher mitreissen.

Deswegen ist es eine Illusion zu glauben, man könne sich heute mit einem Nullentscheid um die finanzielle Verantwortung der öffentlichen Hand drücken; so oder so werden wir hier sonst anderweitig zum Entscheid kommen. Obwohl immer wieder gesagt wurde, dieser Entscheid sei ein digitaler Entscheid, man könne nur gerade Ja oder Nein sagen, muss ich betonen, dass diese Lösung, die wir Ihnen skizzieren, trotzdem nicht risikofrei sein wird. Ja, es gibt hier Risiken! Ein Risiko ist die Integration der anderen Betriebskultur in die neue Gesellschaft. Ein anderes Risiko ist die Situation des Luftverkehrs überhaupt, Überkapazitäten, die Weltlage – wie geht es weiter in Afghanistan? –, das sind alles Dinge, die wir nicht im Griff haben und die ein gewisses Risiko darstellen; ich möchte das festgehalten haben.

Aber ich möchte auch festgehalten haben, dass diese Krise auch eine Chance sein kann, dass diese Chance genutzt werden muss und dass sich der Bundesrat dazu entscheiden hat, diese Chance jetzt zu ergreifen. Politik und Wirtschaft haben sich nach langer, langer Zeit gefunden, sich zusammengerauft und miteinander eine Lösung gefunden. Innerhalb der Politik mussten auch Kompromisse gefunden werden. Es gibt Hunderte von Lösungsmöglichkeiten, wenn nicht Tausende, die mir in zahlreichen Briefen immer wieder vorgetragen werden. Viele dieser Lösungsmöglichkeiten haben tatsächlich auch etwas an sich, aber wir mussten eine konkrete Lösung finden. Wir haben uns zusammengerauft.

Ich ersuche im Namen des Bundesrates auch das Parlament, regionale Interessen, ideelle Interessen, Partikulärinteressen zu überwinden, dieser Lösung zuzustimmen und damit die Verantwortung, von der wir auch gesprochen haben, für das ganze Land wahrzunehmen.

Villiger Kaspar, Bundesrat: Der Bundespräsident hat Ihnen die allgemeine politische Würdigung dargelegt, und ich möchte nun noch einige rechtliche, flugtechnische und finanzpolitische Punkte vertiefen und kurz auf einige der aufgeworfenen Fragen eingehen.

Ich darf dort anfangen, wo der Bundespräsident eingestiegen ist: Der Bundesrat hatte eigentlich nur zwei Alternativen – das war digital –, nämlich Crash oder Rettungsversuch. Der Crash hätte weit reichende Domino-Effekte zur Folge gehabt: den Kollaps der gesamten Gruppe, die Gefährdung der Crossair – weil sie der Swissair nicht mehr hätte zufliegen können –, der flugnahen Betriebe, der erwähnten 35 000 Arbeitsplätze, aber auch die Gefahr, dass Know-how unwiederbringlich verloren gegangen wäre. Die Kumulation von Steuerausfällen, Multiplikatoreffekten, sozialen Problemen und psychologischen Effekten hätte zu enormen volkswirtschaftlichen Schäden und Kosten geführt, die in einer ökonomischen Studie – ich wiederhole das hier; man kann sich wahrscheinlich immer über die Zahlen nach dem Komma streiten – mit einer Grössenordnung von 2,4 Prozent des BIP beziffert worden sind. Das wäre eine beachtliche Rezession in diesem Lande; das darf man deshalb nicht unterschätzen. Wir gehen davon aus, dass diese Kosten ein Vielfaches dessen betragen würden, was der Bund jetzt investiert.

Mit der getroffenen Lösung können etwa zwei Drittel der Swissair-Arbeitsplätze gerettet werden. Auch diese Lösung ist natürlich mit Härten verbunden. Vor allem zuhanden jener, die aus dieser Tatsache – dass sie heute vielleicht nicht alle sozial ausgerichteten Anträge durchbringen – den Schluss ziehen, man müsse gegen diese Lösung sein, möchte ich sagen: Das würde natürlich dazu führen, dass die Probleme einfach verdreifacht und ebenso wenig gelöst würden. Ich glaube, diese Angelegenheit muss man sich eben schon im Ganzen überlegen.

Der Bundesrat ist sich natürlich bewusst, dass die Freigabe dieser grossen Mittel – zusammen mit der Finanzdelegation,

wo ja ein gewisses *Fait accompli* geschaffen worden ist – für viele von Ihnen ein Problem darstellt. Ich muss aber immerhin sagen, dass die Vorschriften für Ereignisse, die keinen Aufschub ertragen, demokratisch legitimiert, auf dem normalen Gesetzgebungsweg entstanden und hier eingehalten worden sind. Manchmal braucht ein Staatswesen eben solche Möglichkeiten, um handlungsfähig zu sein.

Aber der Rettungsversuch war eben nur so möglich.

Ich möchte noch etwas ins Detail gehen. Hätte der Bundesrat am 22. Oktober nicht so entschieden, dann wäre am nächsten Tag die ganze Swissair-Gruppe in Konkurs gegangen, nicht in die Nachlassstundung. Die meisten Flugzeuge der Swissair wären in der Mojave-Wüste neben anderen Flugzeugen gestanden; Sie haben die schönen Bilder bestimmt irgendwo gesehen. Hätte der Bundesrat nicht entschieden, so hätte die Zeit entschieden. Ein Nichtentscheid wäre eben auch ein Entscheid gewesen, und er wäre wahrscheinlich noch viel stärker kritisiert worden.

Der Bundesrat hat sich unter diesen schwierigen Umständen für die «Chance mit Risiken», wie es der Bundespräsident genannt hat, entschieden. Aber wir sind uns natürlich auch der grossen Verantwortung bewusst. Es stellt sich die Frage, ob das rechtsstaatlich und ordnungspolitisch legitim war; ich spreche jetzt nicht mehr von der Finanzdelegation. Das Luftfahrtgesetz lässt die Subventionierung von Linienflügen zu – die Überbrückung ist also kein Problem –, und es gibt dem Bund die Möglichkeit, sich an einer Airline zu beteiligen, wenn es im öffentlichen Interesse liegt. Deshalb ist die Schlüsselfrage, ob eine nationale Zivilluftfahrt im öffentlichen Interesse liegt.

Der Bundespräsident hat zu Recht und auf eindrückliche Weise dargelegt, dass eine hoch entwickelte Volkswirtschaft wie die unsere mit einem hohen Anteil modernster und hochwertiger Dienstleistungen mit der Welt verflochten sein muss und dass es zur Standortqualität gehört, dass sie durch möglichst viele Direktflüge mit dieser Welt verbunden ist. Hier liegt das öffentliche Interesse.

Es stellt sich die Frage, ob es dazu eine nationale Airline braucht oder nicht. Ich muss nicht wiederholen, was hierzu gesagt worden ist. Rechtlich ist es klar, dass es bilaterale Verträge mit anderen nationalen Fluggesellschaften gibt. Es ist aber nicht so, dass alle anderen diese Flüge einfach übernehmen könnten. Kürzlich war darüber übrigens in der «NZZ» ein sehr guter Artikel von einer Fachfrau zu lesen, den ich allen empfehlen kann.

Es ist kein regionales, sondern ein nationales Problem, das möchte ich vor allem unseren Freundinnen und Freunden aus der Suisse romande sagen. Die Erfahrung zeigt eben, dass nur Flughäfen mit einer eigenen Basis-Airline eine solche Hub-Funktion ausüben können. Die Alternative wäre der Abstieg Zürichs in die «Nationalliga B», und wir sind überzeugt, dass sich das wirtschaftlich konkret auswirken würde.

Aus diesen Überlegungen heraus hat der Bundesrat seine Strategie entwickelt, die – ich will sie hier klar gliedern – aus vier Elementen besteht:

Als erstes Element der Strategie soll eine Schweizer Airline mit internationaler Anbindung geschaffen werden. Es wurde hier die Frage gestellt, ob die Formel 26/26 bindend sei oder nicht. Jedes Interkontinentalflugzeug weniger kostet etwa 600 Arbeitsplätze, das muss man einfach sehen. 26/26 ist eine anzustrebende Richtzahl, die gemessen am Verhältnis der laufenden Kosten zu den Fixkosten vernünftig ist. Der Businessplan wird aber jetzt überarbeitet, und es ist selbstverständlich, dass diese Zahl – wenn es die wirtschaftlichen Umstände nicht zulassen – nicht heilig ist. Aber wenn die Zahl gegen 15 oder darunter sinkt, dann sind die Fixkosten so hoch, dass das Ganze wirtschaftlich wieder problematisch wird. Deshalb muss ein massgeblicher Anteil an Überseeflügen möglich sein.

Zu einer weiteren Frage: Hätte man die Swissair retten können? Wir sind klar zur Einsicht gekommen, dass die Swissair nach dem Grounding nicht mehr zu retten war. Realistischerweise verblieb nur das Modell auf der Basis der Crossair, das der Bundesrat unterstützt. Ich darf hierzu eine

Frage beantworten, die, glaube ich, Frau Polla gestellt hat: Wir haben das Projekt «Globus» vertieft – Mme Polla, je répondez à une de vos questions –, und ich kann Ihnen nur sagen, dass dieses Modell, zusätzlich zu den heutigen Überbrückungskosten, eine Bundesgarantie von zwei bis drei Milliarden Franken erfordert hätte. Mit der Auflösung der Arbeitsgruppe Bremi sind die letzten Hoffnungen auf die Realisierung eines solchen Projektes entschwinden, und auch Merrill Lynch, eine US-Investmentbank, ist zur Einsicht gelangt, dass jenes Projekt nicht zu realisieren ist. Deshalb hat es keinen Sinn, immer wieder die Hoffnung an neue Modelle zu knüpfen, die nicht realisierbar sind.

Realisierbar ist dagegen das Modell der Crossair, und der Bundesrat hat sich aufgrund des Luftfahrtgesetzes für eine Beteiligung entschieden, aber aus ordnungspolitischen Gründen für eine minderheitliche und eine befristete Beteiligung. Deshalb sind wir der Meinung, dass sich die ordnungspolitische Frage nicht so stellt, wie sie hier zum Teil dargelegt worden ist.

Das zweite Element der Strategie war die Überbrückungshilfe für die Langstrecken. Es zeigte sich, dass die Langstrecken nicht in kurzer Zeit integriert werden konnten. Deshalb stellte sich die Frage, ob man einfach ein halbes Jahr warten, die Langstreckenflugzeuge am Boden lassen und sie dann integrieren sollte. Hier wurde ganz eindeutig klar, dass das neben der Wiederholung des Groundings und den ihre Gültigkeit verlierenden Tickets zur Folge gehabt hätte, dass man die berühmten Slots, die Zeitfenster, verloren hätte. Die Slots wären in einen Pool geflossen und an andere Fluggesellschaften vergeben worden. Wir hätten auch Mühe mit den Flugrechten bekommen. Das heisst, wenn man die Flotte gegroundet hätte, wäre es nicht möglich gewesen, später in der Schweiz je wieder eine Airline mit Langstreckenverbindungen aufzubauen.

Deshalb mussten wir zur Sicherstellung des Anschlusses diese Überbrückung mitfinanzieren. Weil diese Finanzierung des Flugbetriebes in der Übergangsphase eine Voraussetzung für den Aufbau der neuen Airline ist, stellt auch sie eine Investition in die Zukunft dar.

Das dritte Element der Strategie ist ein sehr wesentliches: die Erhaltung der flughnahen Betriebe, weil diese – das wurde hier auch gesagt – eine lebenswichtige Infrastruktur bedeuten, ohne die nicht einmal die ausländischen Fluggesellschaften landen könnten: Reservation, Unterhalt, Abfertigung. Wir vereinbarten mit den Flugplatzkantonen eine ganz klare Arbeitsteilung. Der Bund ist verantwortlich für das Fliegen. Das hat aber indirekt natürlich einen enormen Einfluss auf die Erhaltung der flughnahen Betriebe, denn ohne das Fliegen wären zwei Drittel ihres Umsatzes ohnehin weg. Die Kantone sollen – zusammen mit den Banken und mit den Flugplätzen selber – für die Aufrechterhaltung dieser flughnahen Betriebe zuständig sein. Sie wissen, das hat Schwierigkeiten gegeben, das hat Diskussionen gegeben. Aber es hat bis jetzt funktioniert, und wir gehen davon aus, dass es auch weiter funktionieren wird.

Das vierte Element der Strategie – darum mussten wir ein Gesamtpaket machen – ist ein Vertrauensimpuls. Vertrauen und Berechenbarkeit sind in diesem Business alles. Deshalb musste dieses Paket definitiv geschnürt werden und konnte nicht in Raten vor das Parlament gebracht werden.

Das alles wird Schritt für Schritt umgesetzt, und bisher verläuft alles trotz Gezänk und trotz Verunsicherungen durch die Presse nach Plan. Die Schaffung einer Airline birgt neben Chancen auch Risiken. Diese Airline wird aber drei Stärken haben:

1. Sie wird die beste Kapitalisierung aller Airlines haben. Zusätzlich ist noch das Geld für die Überbrückung der ersten Jahre dabei.

2. Sie wird eine hervorragende Kostenstruktur haben, besser als andere europäische Airlines, aber nur mit dem Kostengerüst der Crossair. Das bedeutet eben, dass dieses Kostengerüst durch das Management erzwungen werden muss. Wir wissen, das ist vor allem für Swissair-Leute nicht ganz einfach zu akzeptieren. Aber ich glaube, es ist überlebenswichtig; es gibt keine andere Wahl.

3. Die dritte Stärke ist die Allianzfähigkeit. Eine Airline mit dieser Kostenstruktur, die etwas bietet, wird Allianzpartner finden. Man ist im Moment im Gespräch, und wir sind überzeugt, dass man hier gute Lösungen für die Zukunft finden kann.

Mich stimmt noch etwas anderes zuversichtlich: nämlich die Tatsache, dass sich hervorragende Leute – auch hervorragende Airline-Spezialisten – zur Verfügung stellen, um im Verwaltungsrat mitzumachen. Wer tüchtig ist, macht so etwas nicht, wenn er nicht glaubt, dass das Projekt realisiert werden kann. Ich will jetzt nicht auf die Risiken eingehen; der Bundespräsident hat sie erwähnt. Aber es gelingt nur, wenn alle Stakeholder am selben Strick ziehen, wenn man regionale «jalousie», Gezänk, Altlasten und ähnliche Dinge halt einfach vergisst.

Wenn Sie das alles berücksichtigen, erkennen Sie, dass dieses Projekt auch ordnungspolitisch vertretbar ist. Der Luftverkehr hat eine Service-public-Komponente für unseren Wirtschaftsstandort. Die öffentliche Hand muss ja die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen, damit eben auch die Luftverkehrs-Infrastruktur erhalten werden kann. In dieser Krise ist das eben nur mit dem Überbrückungskredit möglich. Diese Infrastruktur ist durchaus mit Infrastrukturen zu vergleichen, wie wir sie z. B. bei der Eisenbahn oder bei den Strassen haben.

Wenn ich noch kurz etwas zu den finanziellen Konsequenzen sagen darf: Wir wissen auch, dass zwei Milliarden Franken ein enormer Betrag sind. Es handelt sich aber um eine einmalige Krisenbewältigung. Vor allem zuhause jener, die jetzt schon an kommende Subventionen denken, möchte ich hier etwas klar festhalten: Diese Gesellschaft muss mit dieser Ausstattung fliegen können. Die Ausstattung ist gut, sie ist hervorragend. Es kann nicht infrage kommen, dass später Mittel nachgeschossen werden. Das wissen alle Investoren. Wie Sie wissen, sind ja zwei Drittel der Investitionen privates Kapital. Es ist ganz klar, dass diese Gesellschaft privatwirtschaftlich geführt werden muss.

Die Finanzpolitik darf sich nicht nach Sonderereignissen richten. Deshalb sieht der Bundesrat keine Sonderfinanzierung vor – weder zusätzliche befristete Einnahmen noch besondere Sparmassnahmen. Diese Ausgaben wirken sich natürlich aus. Sie werden gegebenenfalls Überschüsse vermindern oder Defizite vergrössern. Damit werden sie automatisch über die Verschuldung finanziert.

Das ist nicht wegzudiskutieren. Wir werden schon in der nächsten Session über den Finanzplan reden. Dort zeichnet sich ganz unabhängig von der Swissair-Angelegenheit eine Verschlechterung der Finanzlage des Bundes ab. Deshalb müssen wir unabhängig von dieser einmaligen Leistung mit den staatlichen Mitteln haushälterisch umgehen. Deshalb wird sich Ihr Finanzminister zugunsten der Bundeskasse nach wie vor dafür einsetzen, dass man weder bei den Steuerensenkungen noch bei den Ausgaben wieder in die Sorglosigkeit abgleitet. Ich meine, dass ein finanziell gesunder Staat im Interesse aller liegt. Er liegt im Interesse von jenen, die hier im Saal eher links sitzen, weil nämlich nur ein finanziell gesunder Staat ein sozialer Staat ist. Er liegt aber auch im Interesse der eher Rechten, weil nur ein finanziell gesunder Staat ein Vertrauen erweckender Wirtschaftsstandort ist. Nur ein solider Staat kann auch im Krisenfall besondere Anstrengungen leisten.

Noch zu zwei, drei Fragen, die hier aufgeworfen worden sind:

Herrn Kaufmann möchte ich ganz kurz sagen: Ich bin mir selber noch nicht im Klaren, was beim Grounding wirklich vorgegangen ist. Ich hoffe auch, es eines Tages zu wissen. Eine Publikumsfinanzierung kommt dann infrage, wenn das Ganze konsolidiert ist. Dann können wir über so etwas ja einmal zusammen reden; im Moment ist es verfrüht. Das Letzte: Sie haben gesagt, das Eidgenössische Finanzdepartement habe am 5. September 2001 noch etwas anders gesprochen. Da muss ich Ihnen sagen, was auch in anderen Voten angeklungen ist: Vor dem 11. September 2001 bestand noch ein schmaler, aber realistischer Pfad zur Sanierung der Swissair sogar aus eigener Kraft. Nach dem

11. September – Entwertung der Tochtergesellschaften, Zusammenbruch der Umsätze – war das schlicht nicht mehr möglich. Deshalb hatte jener 11. September bei einer an sich schon geschwächten Gesellschaft natürlich ganz dramatische Folgen. Als ich die Zahlen zum ersten Mal sah, war ich selber erstaunt, welche Auswirkungen diese Ereignisse ganz objektiv nachempfingbar nach sich zogen.

Noch zu einer Frage, die Herr Theiler aufgeworfen hat, zum Problem, ob das, was Sie heute beschliessen, eine Konsequenz hat oder nicht: Die Finanzdelegation hat dem Überbrückungskredit definitiv zugestimmt. Dieser ist verpflichtend, auch wenn Sie nicht zustimmen. Die Finanzdelegation hat dem Verpflichtungskredit für die Kapitalerhöhung zugestimmt, aber sie hat keinen einfachen Vorschuss für die Zahlungskredite gesprochen. Das bedeutet, dass der Bundesrat die Kompetenz hatte, die Verpflichtungen mit den anderen Investoren für die Kapitalerhöhung einzugehen. Wenn Sie hier keinen Zahlungskredit beschliessen, dann können wir die Verpflichtung nicht bezahlen, dann müsste sie gerichtlich eingefordert werden. Das Gericht würde uns natürlich zur Zahlung verpflichten. Aber das geht zwei Jahre, und die Kapitalerhöhung muss in ein paar Tagen erfolgen. Das bedeutet nach meiner aktuellen Meinung, dass sich dann die Investoren zurückziehen würden, und das würde den Crash des Projektes bedeuten. Deshalb müssen Sie sich bei Gott Ihrer Verantwortung auch hier bewusst sein. Man kann nicht sagen, es geschehe trotzdem, und man könne ja einmal Nein stimmen, um dem Bundesrat und der Finanzdelegation einen kleinen Fingerzeig zu geben.

Damit komme ich zum Schluss. Ich habe zwei oder drei Mal das Wort Vertrauen gebraucht, und ich möchte abschliessend sagen, dass ich dieses Vertrauensproblem in vier Bereichen sehe:

1. Staat und Wirtschaft haben gezeigt, dass sie im Krisenfall willens und in der Lage sind, gemeinsam, unter Wahrung ihrer Rollen, ein schwieriges Problem einer Lösung zuzuführen. Ich selber bin den privaten Investoren dafür sehr dankbar, und das gilt auch für den Bundesrat. Wichtig ist nun, dass die Politik diese Anstrengung honoriert. Mit einer Zustimmung zu dieser Vorlage schaffen Sie im Volk Vertrauen in die Problemlösungsfähigkeit des Staates und der Wirtschaft auch in einer Krise.

2. Die bundesrätliche Strategie wird jetzt Schritt für Schritt umgesetzt. Ich sehe hier auch Leute aus den Airlines. Den Uniformen nach – ich kenne sie nicht so genau, aber ich könnte es mir vorstellen – sind es Swissair-Leute.

Diese Umsetzung wird nur erfolgreich sein, wenn alle Beteiligten, auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der neuen Airline, spüren, dass die Politik sie in ihrer schwierigen Aufgabe stützt. Für die Motivation aller Beteiligten ist – so meine ich – ein klares Ja des Parlamentes wichtig.

3. Wenn wir Kunden für unsere Airline erhalten wollen, müssen wir auch ihr Vertrauen wieder gewinnen. Das wird leichter möglich sein, wenn die Kunden wissen, dass die Politik in der Schweiz hinter dieser Lösung steht.

4. Es geht auch um das Vertrauen des Auslandes in unsere Schweiz. Wenn sich nun auch das Parlament hinter dieses Konzept stellt, wird unser Ruf in Bezug auf die Problemlösungsfähigkeit, die Solidität und die Verlässlichkeit im Ausland wieder besser.

Aus all diesen Gründen bittet Sie der Bundesrat, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen.

Präsident (Hess Peter, Präsident): Herr Bundespräsident, Herr Blocher möchte Ihnen eine Frage stellen.

Leuenberger Moritz, Bundespräsident: Wieso möchte mir Herr Blocher eine Frage stellen? Er weiss doch schon alles viel besser! (*Heiterkeit*)

Blocher Christoph (V, ZH): Sie werden ja sehen, ob ich es besser weiss.

Zur Einleitung, Herr Bundespräsident: Ich stelle Ihnen keine Frage, auf die ich die Antwort schon weiss. Aber vielleicht

könnte ich eine Frage beantworten, auf die Sie keine Antwort wissen.

Es gibt nun also, wie Herr Bundesrat Villiger gesagt hat, eine Gesellschaft, bei welcher der Bund der grösste Aktionär ist: bestens kapitalisiert, am kostengünstigsten und mit einer grossen Chance, das Ziel zu erreichen; mit den besten Verwaltungsräten, die bereit sind, dieses Risiko zu tragen. Sind Sie bereit, als grösster Aktionär dafür zu sorgen, dass diese Verwaltungsräte für die nächsten Jahre keine Entschädigung bekommen, bis sie das Ziel – 26/26 – ohne Kapitalisierung und mit Gewinn erreicht haben? Danach können Sie ihnen auch Millionen geben. Sind Sie bereit, das zu tun? Dann sehen Sie nämlich, ob die Verantwortung wahrgenommen wird. Sonst haben wir wieder die alte Swissair-Ordnung, bei der man viel bekommen hat, wenn man Mist gebaut hat.

Villiger Kaspar, Bundesrat: Eine Steuerungsgruppe, die gegenüber allen Investoren verantwortlich ist, ist jetzt an der Arbeit, stellt den Verwaltungsrat zusammen und handelt mit diesem die Bedingungen aus – ich antworte jetzt ganz ernst; ich könnte auch eine launische Antwort geben und auf Ihre Frage einfach Nein sagen – die Bedingungen, hinter denen am Schluss alle Investoren stehen können. Der Bund alleine ist mit seiner Beteiligung von unter 20 Prozent nicht massgebend. Aber ich bin klar der Meinung, dass hier Leistungs- und Ertragsselemente mit einfließen sollen.

Präsident (Hess Peter, Präsident): Wir stimmen über die Nichteintretensanträge der Minderheit Kaufmann/Frey Claude/liberale Fraktion ab.

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 01.067/1601)
Für Eintreten 124 Stimmen
Dagegen 56 Stimmen

Präsident (Hess Peter, Präsident): Wir stimmen nun über den Rückweisungsantrag Spielmann ab.

Abstimmung – Vote
Für den Antrag Spielmann 25 Stimmen
Dagegen 115 Stimmen

Bundesbeschluss über die Finanzierung des Redimensionierungskonzeptes für die nationale Zivilluftfahrt
Arrêté fédéral concernant le financement du programme de redimensionnement de l'aviation civile

Detailberatung – Examen de détail

Titel und Ingress
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1
Antrag der Kommission
Einleitung
Zum Aufbau einer neuen nationalen Fluggesellschaft mit einem massgeblichen Angebot an interkontinentalen Verbindungen werden folgende Verpflichtungskredite bewilligt:

Abs. 1
Mehrheit
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit
(Zanetti, Maillard, Mugny)
Aufrechterhaltung des Betriebes der Swissair-Linien, wobei 5 Prozent (50 Millionen Franken) zur Vorfinanzierung von Personalmassnahmen zugunsten Beschäftigter der Swissair AG
1 000 000 000 Fr.

Abs. 2
Mehrheit
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Minderheit
(Studer Heiner, Weyeneth, Zuppiger)
Streichen

Abs. 3
Mehrheit
Ablehnung des Antrages der Minderheit
Minderheit
(Mugny, Maillard)
Fonds zur beruflichen Wiedereingliederung des Personals, das durch den Konkurs von Swissair und der flugverwandten Betriebe betroffen ist
250 000 000 Fr.

Abs. 4
Mehrheit
Ablehnung des Antrages der Minderheit
Minderheit
(Mugny, Maillard)
Fonds für die Finanzierung von Frühpensionierungen von ehemaligen Angestellten der Swissair und der flugverwandten Betriebe
250 000 000 Fr.

Antrag Fetz
Einleitung
Zum Aufbau einer neuen nationalen Fluggesellschaft, welche die Interessen aller Landesflughäfen angemessen berücksichtigt, und mit einem massgeblichen

Antrag Strahm
Abs. 1
Aufrechterhaltung des Betriebes der Swissair-Linien und personalbezogene Massnahmen (Sozialpläne)
1 000 000 000 Fr.

Art. 1
Proposition de la commission
Introduction
Les crédits d'engagement suivants sont accordés pour la mise en place d'une nouvelle compagnie aérienne nationale avec une offre déterminante de liaisons intercontinentales:

Al. 1
Majorité
Adhérer au projet du Conseil fédéral
Minorité
(Zanetti, Maillard, Mugny)
Maintien de l'exploitation des lignes Swissair, étant entendu que 5 pour cent (50 millions de francs) sont utilisés pour pré-financer des mesures en faveur du personnel employé par Swissair SA
1 000 000 000 fr.

Al. 2
Majorité
Adhérer au projet du Conseil fédéral
Minorité
(Studer Heiner, Weyeneth, Zuppiger)
Biffer

Al. 3
Majorité
Rejeter la proposition de la minorité

NATIONALRAT

Abstimmungsprotokoll

Namentliche Abstimmung / Vote nominatif

CONSEIL NATIONAL

Procès-verbal de vote

Geschäft / Objet:

Bundesbeschluss über die Finanzierung des Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt

Arrêté fédéral concernant le financement du programme de redimensionnement de l'aviation civile

Gegenstand / Objet du vote:

Eintreten

Abstimmung vom / Vote du: 16.11.2001 19:50:14

Abate	+	R	TI	Fehr Hans	=	V	ZH	Kunz	=	V	LU	Schmid Odilo	+	C	VS
Aeppli Wartmann	+	S	ZH	Fehr Hans-Jürg	+	S	SH	Kurrus	+	R	BL	Schmid Walter	=	V	BE
Aeschbacher	+	E	ZH	Fehr Jacqueline	+	S	ZH	Lachat	+	C	JU	Schneider	+	R	BE
Antile	+	R	VS	Fehr Lisbeth	+	V	ZH	Lalive d'Epinay	+	R	SZ	Schwaab	+	S	VD
Baader Caspar	=	V	BL	Fehr Mario	+	S	ZH	Laubacher	=	V	LU	Seiler Hanspeter	=	V	BE
Bader Elvira	+	C	SO	Fetz	+	S	BS	Lauper	=	C	FR	Siegrist	*	V	AG
Banga	+	S	SO	Fischer-Seengen	+	R	AG	Leu	+	C	LU	Simoneschi-Cortesi	+	C	TI
Bangerter	+	R	BE	Fohn	*	V	SZ	Leutenegger Hajo	+	R	ZG	Sommaruga	+	S	BE
Baumann Alexander	=	V	TG	Freund	=	V	AR	Leutenegger Susanne	+	S	BL	Speck	=	V	AG
Baumann Ruedi	=	G	BE	Frey Claude	=	R	NE	Leuthard	+	C	AG	Spielmann	=	-	GE
Baumann Stephanie	+	S	BE	Frey Walter	=	V	ZH	Loepfe	+	C	AI	Spuhler	*	V	TG
Beck	*	L	VD	Gadient	+	V	GR	Lustenberger	+	C	LU	Stahl	=	V	ZH
Berberat	+	S	NE	Galli	+	C	BE	Maillard	+	S	VD	Stamm Luzi	=	V	AG
Bernasconi	+	R	GE	Garbani	+	S	NE	Maitre	+	C	GE	Steinegger	+	R	UR
Bezzola	+	R	GR	Genner	=	G	ZH	Mariétan	+	C	VS	Steiner	+	R	SO
Bigger	=	V	SG	Giezendanner	=	V	AG	Marti Werner	+	S	GL	Strahm	+	S	BE
Bighasca	+	-	TI	Glasson	+	R	FR	Marty Kälin	+	S	ZH	Studer Heiner	+	E	AG
Binder	o	V	ZH	Glur	=	V	AG	Maspoli	+	-	TI	Stump	+	S	AG
Blocher	=	V	ZH	Goll	+	S	ZH	Mathys	o	V	AG	Suter	+	R	BE
Borer	=	V	SO	Graf	=	G	BL	Maurer	=	V	ZH	Teuscher	=	G	BE
Bortoluzzi	=	V	ZH	Grobet	+	S	GE	Maury Pasquier	+	S	GE	Thanei	+	S	ZH
Bosshard	+	R	ZH	Gross Andreas	+	S	ZH	Meier-Schatz	=	C	SG	Theiler	+	R	LU
Brunner Toni	=	V	SG	Gross Jost	+	S	TG	Ménétreay Savary	=	G	VD	Tillmanns	+	S	VD
Bugnon	=	V	VD	Guisan	+	R	VD	Messmer	+	R	TG	Triponez	+	R	BE
Bühlmann	=	G	LU	Günter	+	S	BE	Meyer Thérèse	+	C	FR	Tschäppät	*	S	BE
Bührer	+	R	SH	Gutzwiller	+	R	ZH	Mörgeli	=	V	ZH	Tschuppert	+	R	LU
Cavalli	+	S	TI	Gysin Hans Rudolf	+	R	BL	Mugny	=	G	GE	Vallender	=	R	AR
Chappuis	o	S	FR	Gysin Remo	+	S	BS	Müller Erich	+	R	ZH	Vaudroz Jean-Claude	+	C	GE
Chevrier	+	C	VS	Haering Binder	+	S	ZH	Müller-Hemmi	+	S	ZH	Vaudroz René	+	R	VD
Chiffelle	+	S	VD	Haller	+	V	BE	Nabholz	+	R	ZH	Vermot	*	S	BE
Christen	+	R	VD	Hämmerle	+	S	GR	Neiryneck	o	C	VD	Vollmer	+	S	BE
Cina	+	C	VS	Hassler	+	V	GR	Oehrl	*	V	BE	Waber Christian	=	E	BE
Cuche	=	G	NE	Heberlein	+	R	ZH	Pedrina	+	S	TI	Walker Félix	+	C	SG
de Dardel	+	S	GE	Hegetschweiler	+	R	ZH	Pelli	+	R	TI	Walter Hansjörg	*	V	TG
Decurtins	+	C	GR	Heim	+	C	SO	Pfister Theophil	=	V	SG	Wandfluh	=	V	BE
Donzé	+	E	BE	Hess Berhard	+	-	BE	Polla	=	L	GE	Wasserfallen	=	R	BE
Dormann Rosemarie	+	C	LU	Hess Peter	#	C	ZG	Raggenbass	+	C	TG	Weigelt	+	R	SG
Dormond Marlyse	+	S	VD	Hess Walter	+	C	SG	Randegger	+	R	BS	Weyeneth	=	V	BE
Dunant	=	V	BS	Hofmann Urs	+	S	AG	Rechsteiner Paul	+	S	SG	Widmer	+	S	LU
Dupraz	+	R	GE	Hollenstein	=	G	SG	Rechsteiner-Basel	+	S	BS	Widrig	=	C	SG
Eberhard	+	C	SZ	Hubmann	+	S	ZH	Rennwald	*	S	JU	Wiederkehr	+	E	ZH
Egerszegi	*	R	AG	Imfeld	+	C	OW	Riklin	+	C	ZH	Wirz-von Planta	=	L	BS
Eggly	=	L	GE	Imhof	+	C	BL	Robbiani	+	C	TI	Wittenwiler	+	R	SG
Ehrler	*	C	AG	Janiak	+	S	BL	Rossini	o	S	VS	Wyss Ursula	+	S	BE
Engelberger	+	R	NW	Joder	=	V	BE	Ruey	=	L	VD	Zäch	+	C	AG
Estermann	+	C	LU	Jossen	+	S	VS	Sandoz Marcel	+	R	VD	Zanetti	+	S	SO
Fasel	=	G	FR	Jutzet	*	S	FR	Schenk	=	V	BE	Zapfl	+	C	ZH
Fässler	+	S	SG	Kaufmann	=	V	ZH	Scherer Marcel	=	V	ZG	Zbinden	+	S	AG
Fattebert	*	V	VD	Keller Robert	o	V	ZH	Scheurer Rémy	=	L	NE	Zisyadis	=	-	VD
Favre	+	R	VD	Kofmel	+	R	SO	Schlüer	=	V	ZH	Zuppiger	=	V	ZH

+ ja / oui / si

* entschuldigt / excusé / scusato, abwesend / absent / assente

= nein / non / no

hat nicht teilgenommen / n'ont pas voté / non ha votato

o enth. / abst. / ast.

Der Präsident stimmt nicht / Le président ne prend pas part aux votes

Ergebnisse / Résultats:

Gesamt / Complète / Tutto		Fraktion / Groupe / Gruppo		C	G	L	R	S	E	V	-
ja / oui / si	124	ja / oui / si		29	0	0	38	46	4	4	3
nein / non / no	56	nein / non / no		3	10	5	3	0	1	32	2
enth. / abst. / ast.	6	enth. / abst. / ast.		1	0	0	0	2	0	3	0
entschuldigt / excusé / scusato	13	entschuldigt / excusé / scusato		1	0	1	1	4	0	6	0

Bedeutung Ja / Signification de oui: Antrag der Mehrheit

Bedeutung Nein / Signification de non: Antrag der Minderheit (Kaufmann) / Antrag Frey Claude / Antrag der Liberalen Fraktion

Minorité

(Mugny, Maillard)

Pour un fonds à dépenser pour les reconversions professionnelles des ex-employés concernés par la faillite de Swissair et des activités annexes
250 000 000 fr.

*Al. 4**Majorité*

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Mugny, Maillard)

Pour un fonds permettant à celles et à ceux des ex-employés de Swissair et des activités annexes qui sont proches de la retraite de bénéficier d'une préretraite
250 000 000 fr.

*Proposition Fetz**Introduction*

.... d'une nouvelle compagnie aérienne nationale qui tienne compte de manière appropriée des intérêts de tous les aéroports nationaux, avec une offre

*Proposition Strahm**Al. 1*

Maintien de l'exploitation des lignes Swissair et plan social en faveur du personnel
1 000 000 000 fr.

Fetz Anita (S, BS): Ich beantrage Ihnen in Artikel 1, dem Zweckartikel, einen Einschub zu machen, und zwar, dass die Interessen aller Landesflughäfen angemessen berücksichtigt werden.

Es scheint natürlich kein Zufall zu sein, dass ich das als Basler Vertreterin mache, aber es könnte auch eine Genferin, ein Tessiner, eine Ostschweizerin oder jemand aus einer anderen Landesregion sein. Denn dieser Antrag betrifft alle Regionen in der Schweiz.

Es geht überhaupt nicht darum, hier irgendwelche Landesflughäfen oder irgendwelche regionalen Interessen unter Denkmalschutz zu stellen, sondern darum, zu sichern, dass Kompetenzzentren wie die Flughäfen Genf, Basel und andere angemessen berücksichtigt werden, dass wir wirklich eine echte nationale Airline haben.

Die ganze Schweiz finanziert solidarisch mit, damit aus der Zürcher Swissair (*Unruhe*) Auch wenn es Sie nicht interessiert, es ist trotzdem wichtig, dass alle Landesregionen der Schweiz von dieser nationalen Airline berücksichtigt werden. Schliesslich finanziert die ganze Schweiz das Zürcher Swissair-Debakel mit, damit mit Hilfe der Basler Crossair eine neue nationale Airline hoffentlich wirklich ein Phoenix wird und auferstehen kann. Wir alle wissen, es ist ein Risiko-projekt. Damit es gelingen kann, braucht diese neue Airline die besten Bedingungen, auch in den Regionen.

Wir in Basel und andere Regionen, wie die Romandie, wollen diesmal gesichert haben, dass unsere Interessen nicht wieder vergessen werden, sobald die Sache steht. Das ist einfach schon zu oft passiert. Ich erinnere an die Abkoppelung von Genf, ich erinnere daran – da ist niemand mehr von uns dabei gewesen –, dass auch die Swissair aus einer gesunden Basler Air und einer maroden Zürcher Ad-Astra-Aero gegründet worden ist. Darum sind wir natürlich ein bisschen gebrannte Kinder in jener Region.

Diesmal muss gesichert sein, dass die Luftverkehrs-anbindung für alle Regionen wirklich zugesichert wird. Das möchten wir auch vom Bundesrat hören.

Es muss auch gesichert sein, dass nicht wieder eine einseitige Konzentration auf Zürich stattfindet. Es geht wohlverstanden nicht darum, dass mehr Flüge nach Basel, Genf usw. sollen. Wir haben wie alle Regionen mit Flughäfen mit dem Interessenkonflikt zwischen wirtschaftlicher Anbindung ans Ausland und den Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner zu leben. Es geht also nicht darum, den Flugverkehr zu erhöhen, sondern es geht darum, sicherzustellen,

dass die Landesflughäfen auch angemessen vertreten sind. Wie Sie sich natürlich vorstellen können, hat mich ein zweiter Punkt zu diesem Antrag motiviert: Die neue nationale Fluggesellschaft kann nur Erfolg haben, wenn sie mit den Stärken der alten Crossair und eben nicht mit den Schwächen der alten Swissair ausgestattet ist. Deshalb meine nicht nur ich, sondern viele aus verschiedenen Regionen, dass dieses regionale und vor allem flugtechnische Know-how der alten Crossair im Verwaltungsrat vertreten sein muss.

Es gibt viele Leute in der Region, die über die Entscheidung der Steuerungsgruppe sehr enttäuscht sind. Wir haben mit Genugtuung zur Kenntnis genommen, dass bei der Vertretung im Verwaltungsrat das letzte Wort noch nicht gesprochen ist. Es geht darum, der neuen Airline eine nationale Dimension zuzusichern. Ganz sicher aber geht es nicht darum – wie wir in einer Zürcher Zeitung lesen konnten –, einem fasnächtlichen Lokalpatriotismus zu frönen. Wer so etwas sagt – vor allem aus dem Raum Zürich –, hat immer noch nicht begriffen, dass Solidarität keine Einbahnstrasse ist, auch wenn diese nach Zürich führt.

In diesem Sinne bitte ich Sie, vor allem auch die Vertreter aller Landesregionen, diesen Antrag zu unterstützen, damit wir den Fehler der alten Swissair nicht wiederholen und nicht wieder eine Zentralisierung erleben, die einem föderalistischen Land, wie es die Schweiz ist, wenig hilft.

Zanetti Roberto (S, SO): Ich erlaube mir, gleichzeitig zu zwei Minderheitsanträgen zu sprechen und damit Zeit zu sparen. Zuerst zu meinem Antrag zu Artikel 3ter, zum «Verwaltungsratsantrag». Mit diesem Antrag wollte ich eines bewirken: dass der Grundsatz, der da lautet: «Die 'top shots' tragen die Verantwortung, und das Personal trägt die Konsequenzen», umgekehrt wird.

Der Antrag ist im Weiteren Ausdruck meiner wirklich grenzenlosen Wut und meiner Frustration über das Scheitern gewisser Verantwortungsträger. Leider habe ich mich belehren lassen müssen, dass dieser Antrag rechtlich nicht zulässig ist und nicht umgesetzt werden kann. Ich habe mich deshalb entschlossen, diesen Antrag zurückzuziehen, und muss mir unter Umständen gefallen lassen, als Polit-Eunuch bezeichnet zu werden. Immerhin muss ich sagen: Ich bin lernfähig, und zwar bin ich schneller lernfähig als gewisse Verwaltungsräte – ich habe diesen Lernprozess innert zwei Tagen durchgemacht. Wenn ich den Antrag zurückziehe, dann nicht zuletzt auch deshalb, weil ich Sie bitten will, bei der Rettung des ganzen Projektes mitzuhelfen.

Ich gehe zu meinem Antrag zu Artikel 1 über, zum «50-Millionen-Antrag»: Ich bin gefragt worden, ob ich mit diesem Antrag das ganze Geschäft gefährden wolle. Das ist eine dumme Frage, weil genau das Gegenteil der Fall ist: Ich will dieses Geschäft retten. Lassen Sie mich zwei Gründe für diesen Antrag anführen.

Der erste Grund: Es ist gut und recht, wenn wir von Solidarität mit den Beschäftigten, die jetzt entlassen worden sind, und von unserem Bedauern mit ihnen sprechen. Das ist alles wunderbar. Aber seit der Erfindung des Geldes kann man Solidarität auch quantifizieren. Ich bin der Meinung, dass die ehemals Beschäftigten, die jetzt «auf der Strasse» sind, unsere quantifizierte Solidarität verdienen. Dies allein würde es eigentlich rechtfertigen, den Antrag anzunehmen.

Der zweite Grund: Ich will mit meinem Antrag eine Brücke für diejenigen Leute, insbesondere aus meiner politischen Gegend, bauen, die schlicht und ergreifend nicht zustimmen können, wenn keine sozialen Abfederungen im Beschluss enthalten sind. Ich habe ein sehr grosses Verständnis für diese Position, obwohl ich persönlich unabhängig vom Ausgang der Abstimmung über meinen Antrag dem Projekt zustimmen werde, und zwar einfach deswegen, weil ich die Katastrophe verhindern will. Aber ich kann verstehen, dass Leute da Vorbehalte haben, und möchte ihnen diese Brücke bauen, damit es nicht zum ganz grossen Kollaps kommt.

Wir sprechen hier von einer Summe in der Grössenordnung von einem Prozent des Gesamtvolumens; die ganze Opera-

tion wird ja plus/minus vier Milliarden Franken kosten. Ein Prozent soll für das Personal eingesetzt werden. Nicht als zusätzliche Leistung des Bundes, nicht als Leistung zulasten der neuen Gesellschaft, die allenfalls durch diese Belastung Schwierigkeiten haben könnte, sondern wirklich, indem wir einen Teil, die «Schätzungenauigkeit» der Überbrückungsmilliarde, abzweigen.

Ich finde dieses Vorgehen auch ordnungspolitisch unbedenklich. Das ganze Geschäft ist ordnungspolitisch nicht ganz unproblematisch. Es sind auch ein paar Schattensprünge gemacht worden, und zwar rechts und links, und dafür möchte ich den Kolleginnen und Kollegen von rechts ein Kompliment aussprechen. Aber denken Sie daran: Auch die Linke hat einen Schattensprung machen müssen. Es ist nicht unsere Kernkompetenz, Verluste zu sozialisieren. Trotzdem sagen wir Ja.

Wenn Sie jetzt zu diesen 50 Millionen Franken auch noch Ja sagen können, dann geschieht nichts Schlimmes. Wenn das andere ein grosser Sündenfall ist, der in die ideologische Hölle führt, dann würde dieser Antrag höchstens ins Fegefeuer führen. Ich bitte Sie deshalb, hier jetzt auch undogmatisch zu sein und zuzustimmen. Damit könnten wir den Schulterschluss der Marktwirtschaft mit der Politik, den Herr Bühler gefeiert hat, in einen Schulterschluss der sozialen Marktwirtschaft mit der Politik umwandeln. Dann wäre ich gerne bereit, mit Herrn Bühler zu feiern.

Ich bitte Sie, diesem wirklich kleinen, bescheidenen Beitrag zuzustimmen. Sie setzen damit ein Signal für die Wirtschaft, Sie stärken dem Bundesrat den Rücken, wenn er verhandeln will. Sie wenden für ein paar Tausend Leute Schlimmeres ab, und insbesondere helfen Sie mit, dass die ganz grosse Katastrophe für Zehntausende von Beschäftigten nicht eintritt.

Ich danke Ihnen, wenn Sie bei Ihrem Schattensprung noch einen Zentimeter höher springen und diesem Antrag zustimmen.

Präsident (Hess Peter, Präsident): Herr Zanetti, Sie haben den Antrag der von Ihnen vertretenen Minderheit zu Artikel 3ter zurückgezogen. Ist das richtig?

Zanetti Roberto (S, SO): Ja, ich habe mich belehren lassen.

Studer Heiner (E, AG): Wie Sie sehen, hat die evangelische und unabhängige Fraktion einen Minderheitsantrag zu Artikel 1 gestellt, den ich Ihnen gerne begründe.

Ich möchte zur Einleitung sagen, dass wir bewusst für Eintreten gestimmt haben, und zwar aus logischen Gründen. Denn wenn wir schon eine Vorlage vor uns haben, die eine Geschichte hat, dann müssen wir, wie auch immer wir folgen werden, richtigerweise darauf eintreten und die Angelegenheit behandeln. Nicht auf die Vorlage einzutreten wäre falsch. Also haben wir bewusst für Eintreten gestimmt. Wir geben damit aber auch zum Ausdruck, dass wir Respekt haben vor dem Bundesrat, der Verwaltung und den anderen Partnern, die versucht haben, miteinander etwas Ernsthaftes zu erarbeiten. Doch vom Resultat sind wir nicht überzeugt. Hier bietet sich uns noch die einzige Möglichkeit, eine Weichenstellung vorzunehmen.

Wir haben Verständnis dafür, dass sich der Bundesrat mit der Zustimmung der Finanzdelegation für die Übergangszeit verpflichtet hat und für diese Zeit sichergestellt hat, dass eine neue Lösung noch möglich ist. Wir sind aber ganz klar der Meinung, dass das Parlament noch die Möglichkeit wahrnehmen sollte zu sagen, dass wir uns nicht an der neuen Airline beteiligen. Die ordnungspolitischen Gründe sind bei uns nicht zentral, aber es gibt natürlich schon ökonomische Argumente, die ich aber hier nicht vertiefen kann. Wir haben einfach echte, ernsthafte Bedenken. Dieser Zweckoptimismus vieler Befürworterinnen und Befürworter ist unserer Ansicht nach hier fehl am Platze. Wir werden in einem Jahr dann sehen, welche finanziellen Konsequenzen das haben wird. Ob beide Seiten dieses Rates – Linke und Bürgerliche –, die sich jetzt gegenseitig belohnen, dann

noch glücklich sind über den eigenen Schatten gesprungen zu sein, wird man zu beurteilen haben, wenn es soweit ist.

Wir möchten Sie deshalb bitten, doch zu versuchen, hier eine Grenzlinie zu ziehen, damit wir uns nicht beteiligen. Das heisst, wir beantragen Ihnen, die Beteiligung an der Crossair-Kapitalerhöhung von 600 Millionen Franken nicht zu bewilligen. Dies hätte selbstverständlich bei Artikel 3 auch einige Konsequenzen. Wir hätten natürlich auch Verständnis dafür, dass die oben eingesetzte Milliarde Franken, wenn sie bewilligt wird, nicht ausgeschöpft wird. Das wurde schon bei der Vorbereitung der Vorlage in der Kommission angekündigt.

Die ökonomischen, aber auch die ökologischen Gründe sind für uns wichtig. Unser Fraktionssprecher hat die ökologischen und sozialen Gründe dargelegt. Ich will sie bei der Begründung dieses Antrages nicht wiederholen.

Mugny Patrice (G, GE): J'aimerais relever que, dans n'importe quel cas de faillite, les employeurs et les syndicats tentent de trouver une solution sociale. C'est souvent difficile, mais même des petites et moyennes entreprises cherchent des solutions. Là, nous avons l'UBS, le Credit Suisse, Novartis, la Confédération et j'en passe, et pas un sou pour un plan social! C'est assez extraordinaire. J'ai rarement vu un tel pouvoir économique pour un employeur et cet employeur ne donne pas un sou pour le plan social! J'ai donc rarement vu également un tel mépris du personnel. Et si vraiment ce Parlement était sincèrement préoccupé de la question sociale, s'il voulait éviter une casse sociale, on devrait trouver ici une majorité pour soutenir au moins une participation à un plan social.

Les Verts proposent deux choses: deux fois 250 millions de francs qui sont des fonds. Evidemment, s'ils ne sont pas dépensés, l'argent retournerait dans les caisses publiques. Le premier fonds concerne les préretraités, à la fois ceux qui maintenant déjà bénéficient d'une retraite anticipée et qui la perdent. Je veux dire qu'ils se retrouvent en situation extrêmement délicate, puisque l'entreprise n'est plus à même de leur payer aujourd'hui leur préretraite accordée il y a quelque temps, voire plusieurs années. Cela, disons, c'est évalué à quelque 55 à 60 millions de francs. Le solde serait mis à disposition pour les nouveaux préretraités, donc des gens qui sont en fin de carrière et dont il est probable qu'ils ne retrouveront pas de travail.

Le deuxième crédit de 250 millions de francs vise à permettre la reconversion professionnelle des personnes qui perdent un emploi, un emploi qualifié mais qui n'a pas forcément son pendant dans d'autres secteurs.

Nous proposons simplement que ces deux crédits soient prévus. Nous proposons aussi des moyens de prendre l'argent. Pour le moment, les 2 milliards de francs proposés, semble-t-il, par une majorité de ce Parlement iront simplement alourdir la dette. Nous proposons, nous, de prendre nos 500 millions de francs sur un budget militaire qui a été voté lors de la dernière session où on a voté 980 millions de francs pour des munitions dites intelligentes et de nouveaux tanks. En prenant uniquement la moitié de ce budget, très contesté à l'époque y compris par une partie de la droite, on financerait un plan social.

On pourrait aussi imaginer qu'on repousse de deux ans ou trois ans les cadeaux fiscaux faits aux familles riches de ce pays lors de la dernière session. Cela couvrirait bien au-delà de ce plan social; cela ne changerait rien à la fiscalité aujourd'hui, à la fiscalité actuelle. Mais cela permettrait d'engranger, puisqu'il s'agirait d'un ordre de grandeur de 1,5 à 2 milliards de francs par année, 5 à 6 milliards de francs: cela couvrirait largement les dépenses et les 2 milliards de francs, évidemment, que coûterait un plan social.

J'aimerais ajouter une chose. J'ai sous les yeux le postulat 01.3651 qui va être certainement débattu tout à l'heure. Le postulat est formulé de la façon suivante: «Le Conseil fédéral s'efforce d'obtenir par la négociation qu'un préfinancement des plans sociaux non assurés des entreprises du groupe Swissair en sursis concordataire puisse être trouvé.»

Ce postulat veut tout dire. Cela veut dire qu'il est tellement bas, qu'il est tellement descendu tout en bas de la revendication, que même là je pense qu'il ne sera pas transmis. Au pire des cas, s'il était transmis – ou dans le meilleur des cas, cela dépend du point de vue où on se place –, de toute façon il n'aurait aucune valeur.

Je trouve étrange qu'il y ait ici une majorité, puisque les deux groupes principaux que sont les groupes démocrate-chrétien et radical-démocratique, qui défendent ce projet sans plan social, sont minoritaires. Si, en s'appuyant sur le groupe de l'Union démocratique du centre, les groupes écologiste et socialiste défendaient un plan social comme condition à l'approbation de ces 2 milliards de francs, le plan précité serait accepté. Malheureusement, il y aura finalement une majorité vraisemblablement pour voter 2 milliards de francs sans plan social. Quelle casse!

Strahm Rudolf (S, BE): Mit meinem Antrag zu den Artikeln 1 und 3bis fordere ich eine Öffnung des Verwendungszwecks der Ein-Milliarden-Tranche, und zwar eine Öffnung für die Sozialpläne. Konkret geht es um Massnahmen für das betroffene Swissair-Personal wie Umschulung, Weiterbildung, neue Arbeitszeitmodelle, Teilpensionierungen usw. Wir beschliessen hier Ausgaben von zwei Milliarden Franken – das entspricht 600 Franken pro Steuerpflichtigen – für die alte Swissair, für halbleere Flugzeuge und für die neue Crossair, ohne etwas davon für das Personal zu reservieren. Eine Aussprache in der WAK hat klar ergeben, dass bei all jenen Betrieben, die in Nachlassstundung sind, kein Geld für die Sozialpläne vorhanden ist. Die Banken sagen: Wir zahlen nichts ohne Sicherheiten. Der alte Verwaltungsrat, der vier Milliarden Franken vernichtet hat, wird sich gerichtlich jahrelang gegen Zahlungspflichten wehren. Zynisch ist es auch, seitens des Bundesrates und seitens der Verwaltung zu sagen, es sei nicht Aufgabe des Staates, für Sozialpläne zu sorgen.

Die Hälfte der Betroffenen der Swissair arbeitet in Monopolberufen, wie früher die Kondukteure bei den SBB oder die Briefträger bei der Post, die speziell für diese Monopolberufe ausgebildet wurden. Nun ist eine Redimensionierung im Flugverkehr nötig. Es gibt überall Überkapazitäten in der Flugbranche. Wenn schon der Staat Milliarden von Franken hineinsteckt, hat er auch die Aufgabe, für das Personal zu sorgen, besonders die Aufgabe, bei Monopolberufen einen Berufswechsel, eine Umschulung, zu ermöglichen.

Das ist es, was die meisten Bürgerinnen und Bürger vom Staat auch erwarten.

Mein Antrag: Ich möchte in Artikel 1 den Verwendungszweck erweitern, nämlich dass die Aufrechterhaltung des Betriebes der Swissair-Linien und – das ist mein zusätzlicher Antrag – auch personalbezogene Massnahmen, also Sozialpläne, aus diesem Ein-Milliarden-Kredit finanziert werden können. Wir müssen den Zweck jetzt erweitern. Ich möchte in Artikel 3 den Bundesrat dazu verpflichten, dass er sich dafür einsetzt, dass personalbezogene Massnahmen zugunsten der Beschäftigten der SAir Group, eben für Sozialpläne, zur Anwendung kommen, und dass er die Möglichkeit hat – als Kann-Formel gemäss Artikel 2 und 3 –, die nötigen Mittel oder Vorschüsse einzusetzen.

Ich werde auch den Minderheitsantrag Zanetti unterstützen und für ihn stimmen. Er geht in die gleiche Richtung. Herr Zanetti will fix 50 Millionen Franken für Sozialpläne reservieren. Meine Formulierung ist offener, ich nenne keinen Betrag, denn im Moment wissen wir ja auch nicht, wie hoch der Bedarf ist. Aber ich möchte eine klare Verpflichtung der Regierung, dass sie sich jetzt einsetzt. Wir müssen jetzt auch formell die Zweckbestimmung öffnen, sonst wird im nächsten Frühjahr der Bundesrat sagen: Ohne diese Zweckbestimmung können wir die Sozialpläne gar nicht finanzieren. Man wird uns dann daran erinnern, und ich werde auch Sie daran erinnern, wenn man dann sagt: Jetzt fehlt uns die Zweckbestimmung für Sozialpläne.

Zum Personalabbau – dieses Problem ist auch immer mein Anliegen gewesen: Jetzt wird gedroht und mit der Behaup-

tung Druck ausgeübt, es seien 35 000 Arbeitsplätze gefährdet. 35 000 Arbeitsplätze vernichten würde heissen, dass Klotten praktisch stillgelegt würde; das ist unglaublich. In Klotten verkehren 60 ausländische Linien-Airlines ständig, und in Klotten verkehren zusätzlich rund 60 fremde Charterfluggesellschaften. Diese werden Klotten nicht einfach aufgeben, im Gegenteil. Nehmen Sie SR Technics, also die Wartungsbetriebe. 55 Prozent der Wartungsaufträge stammen jetzt schon von ausländischen Gesellschaften. Es ist masslos übertrieben, wenn jetzt gesagt wird, 35 000 Arbeitsplätze stünden auf dem Spiel. Auch 5000 und 10 000 Arbeitsplätze sind schon schlimm genug. Aber wenn Ihnen und uns das Personal am Herzen liegt, müssen Sie auch für die Sozialpläne Ja stimmen, sonst sind Sie nicht mehr glaubwürdig, wenn Sie vom Personal sprechen.

Wirz-von Planta Christine (L, BS): Die Liberalen sind nicht gegen eine schweizerische Fluggesellschaft. Wie könnten wir das auch sein als eine Partei, die schliesslich ein grosses und vitales Interesse am Wirtschaftsstandort Schweiz hat? Und zu diesem Wirtschaftsstandort gehören gute Flugverbindungen. Überdies gehen die Liberalen sorgfältig mit Bundesgeldern um und würden niemals Ausgaben zustimmen, deren Nutzen nicht eindeutig belegt ist. Hier geht es schliesslich um 600 Millionen Franken, die für die Beteiligung an der Kapitalerhöhung der neuen nationalen Fluglinie bestimmt sind. Wir können aus ordnungspolitischen Gründen nicht zustimmen. Wir können es nicht verantworten, dass im neuen Verwaltungsrat die Interessen und Erfahrungen der Flugregion Basel nicht direkt eingebracht und vertreten werden können. Dass vom Steuerungsausschuss eine derart wichtige Flugregion nicht mitberücksichtigt worden ist, ist einfach nicht nachvollziehbar. Es tut mir Leid, wenn ich mich wiederhole. Es sind Wiederholungen, aber sie sind, denke ich, wichtig genug, um nochmals gesagt zu werden. Schliesslich wollen wir alle eine neue Fluggesellschaft für die ganze Schweiz, und dies unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen fünf Flughäfen. Was jetzt gefragt ist, ist Erfahrung, und der Aufbau auf bewährten Strukturen ist noch mehr gefragt. Dies wurde vom Bundesrat im Oktober bereits bestätigt.

Wer hat die Wirtschaftlichkeit der Variante 26/26 geprüft, bevor sie vorgeschlagen wurde? Man muss vorher prüfen und kann erst nachher vorschlagen. Ist diese Variante wirklich wirtschaftlich tragfähig? Wie lauten die konkreten Zukunftspläne und die damit verbundenen Strategien des neuen Verwaltungsrates? Ich habe entsprechende Konkurrenzanalysen, die es wirklich braucht, um Strategien festzulegen, noch nie zu Gesicht bekommen.

Das neue Unternehmen darf nicht durch die erzwungene Übernahme von Altlasten gefährdet werden. Ist es wirklich gewährleistet, dass das nicht der Fall ist? Unbesonnenheit und Voreiligkeit dienen der Zukunft der neuen Airline, die wir Liberale auf eine solide Basis stellen möchten, überhaupt nicht. Risiken werden immer eingegangen. Aber ist es nicht legitim, Risiken bei einem solchen Geschäft zu minimieren? Solange so viele Fragen unbeantwortet bleiben, können wir die 600 Millionen Bundesgelder – ich sage jetzt nicht Steuer-gelder – nicht gutheissen.

Banga Boris (S, SO): Im Namen der SP-Fraktion ersuche ich Sie dringend, den Minderheitsantrag Zanetti zu Artikel 1 zu unterstützen. Fünf Prozent, das sind 50 Millionen Franken, sind zur Vorfinanzierung von Personalmassnahmen zugunsten der Beschäftigten zu verwenden. Ich weiss, wovon ich rede. In unserer Region sind in den siebziger Jahren während der Uhrenkrise 100 000 Arbeitsplätze verloren gegangen. Aber wir sind nicht nachtragend, auch wenn damals der Bund nicht sehr rasch geholfen hat. Wir haben es dann nur nicht ertragen, dass später die Bahnhofstrasse den «Ar-rê-té Bonny» wieder aufheben wollte. Sie wissen es, oder Sie sollten es wissen: In den Gesellschaften, die in der Nachlassstundung sind, ist 2500 Personen gekündigt worden, und in Unternehmen ausserhalb der Nachlassstundung ver-

lieren nach heutiger Ansicht 2000 Personen den Arbeitsplatz. Alle diese Personen haben neben dem Verlust des Arbeitsplatzes erstens ihren Lohn während der Kündigungszeit nicht gesichert; zweitens sind ihre Ansprüche aus den Sozialplänen, insbesondere Ansprüche aus GAV-Abfindungssummen, ebenfalls nicht gesichert; und drittens ist absolut offen, wie ihre allfälligen Frührentenansprüche bzw. -renten bezahlt werden.

Setzen Sie hier ein Zeichen, ein Signal der aktiven Solidarität mit den entlassenen Frauen und Männern! Sie öffnen und erleichtern damit auch die Diskussion mit der Wirtschaft, wie das das Postulat der WAK des Ständerates verlangt. Auf diese Weise werden Sie auch ordnungspolitisch keinen Spagat machen müssen. Mit dieser Geste geben Sie zudem den neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der neuen Gesellschaft Mut und Sicherheit, damit überhaupt ein korrektes Arbeitsklima entstehen kann.

Janiak Claude (S, BL): Ich beantrage Ihnen, dem Antrag Fetz zuzustimmen.

Sorgen Sie damit dafür, dass klargestellt ist, dass dieses Projekt für den Wiederaufbau der schweizerischen Luftfahrt – wenn es denn zustande kommen soll – auch wirklich ein nationales Projekt ist. Sorgen Sie dafür, dass sichergestellt ist, dass die Akzeptanz und Unterstützung überall wächst, und zwar nachhaltig, vor allem an sämtlichen Standorten der neuen Unternehmung.

Wenn der Luftverkehrsanbindung eine grosse Bedeutung beigemessen wird, dann muss das für alle Landesteile gelten. Eine einseitige Konzentration auf Zürich muss vermieden werden. Die spezifischen Funktionen und Vorteile aller drei Landesflughäfen müssen deshalb berücksichtigt werden, und die Angebote müssen eine Verteilung des Verkehrs auf der Basis der heutigen Proportionen gestatten.

Als Vertreter der Nordwestschweiz, als einer, der erhebliche Bedenken gegenüber dem Projekt und gegenüber den Paradigmenwechseln hat, die hier vollzogen werden mussten, und als einer, der über seinen Schatten springen muss, verweise ich auf die volkswirtschaftliche Bedeutung, die dem Euro-Airport Basel-Mulhouse-Freiburg sowie den Regionen Oberelsass, Südbaden und Nordwestschweiz zukommt. Das Gleiche darf die Region Genf für sich reklamieren. Es gibt nicht nur Unique. Wenn dieses Projekt eine Mehrheit finden und auch erfolgreich sein will, muss die Strategie regional abgestützt sein, und zwar überall dort, wo nationale Flughäfen betrieben werden. Regionale Abstützung heisst nicht Heimatschutz oder das Betonen von Partikulärinteressen, sondern ist von existenzieller Bedeutung für die neue Unternehmung. Für die heutige Crossair heisst das, dass in dieser Unternehmung die Kontinuität und das Vertrauen gesichert werden. Wie Sie auch dem Schreiben entnehmen können, das Ihnen die Mitarbeiter von Crossair zugestellt haben, ist das notwendig. Nur so kann die Umorientierung bewältigt werden. Das Parlament muss dieses Signal aufnehmen und ihm im Zweckartikel Rechnung tragen.

Der Antrag Fetz nimmt das Anliegen auf; ich bitte Sie auch im Namen der SP-Fraktion, ihm zuzustimmen.

Bangerter Käthi (R, BE): Ich spreche zu den Minderheiten Zanetti, Mugny und zum Antrag Strahm. Ich beginne zuerst mit etwas Positivem, das gibt es nämlich bei dieser Vorlage auch. Mit dem vereinten finanziellen Engagement des Bundes, der Kantone und der Wirtschaft können zwei Drittel der Arbeitsplätze der Swissair gerettet werden. Nicht nur diese Arbeitsplätze können erhalten bleiben, es sind auch viele Arbeitsplätze in Zulieferbetrieben, die unserer Volkswirtschaft erhalten bleiben.

Es ist nun aber nicht Aufgabe des Bundes, die Sozialkosten der Swissair-Beschäftigten vorzufinanzieren oder zusätzliche Fonds für Wiedereingliederungen oder Fonds zur Finanzierung von Frührenten zu schaffen. Ich mache darauf aufmerksam: Was geschieht denn mit den vielen Zulieferbetrieben, die heute auch in den Strudel gerissen werden? Das Schaffen von Fonds, Vorfinanzierung und

Überbrückungsrenten kann nicht die Aufgabe des Bundes sein, denn das wäre ein Präzedenzfall für weitere Forderungen anderer Wirtschaftszweige an den Bund. Es gäbe keinen Grund, in Nachlass- und Konkursfällen anderer Unternehmen nicht auch Überbrückungskredite zu sprechen und Frührentenfonds zu schaffen. Ich empfehle Ihnen, diese Anträge abzulehnen.

Zum Minderheitsantrag Studer Heiner: Herr Studer will keine Beteiligung des Bundes an der neuen Airline. Nun müssen wir aber wissen, dass sich die Privatwirtschaft nur unter der Bedingung mehrheitlich an einer neuen Airline beteiligt, wenn der Bund und die Kantone, d. h. die öffentliche Hand, auch mitmachen. Was oft beklagt wurde, wird plötzlich möglich: das Zusammengehen von Politik und Wirtschaft, d. h. eine Partnerschaft. Wird nun diese Partnerschaft einseitig von der Politik aufgekündigt, so scheitert das Projekt. Die Privatwirtschaft macht nicht mehr mit, und die Milliarde Überbrückungskredit ist dann auch nicht mehr nötig. Das endgültige Grounding ist vorprogrammiert.

Ich bitte Sie, auch diesen Antrag abzulehnen.

Fasel Hugo (G, FR): Bei Artikel 1 möchte ich mich vor allem zum Antrag der Minderheit Mugny äussern. In diesem Zusammenhang geht es vor allem um zwei Fragen, die mir wichtig scheinen: Zuerst geht es um die Frage der Arbeitsplätze und als Zweites um die Rolle des Staates.

Ich beginne mit einer Feststellung: Als der Bundesrat die Lösung, die wir heute auf dem Tisch haben, in der Öffentlichkeit präsentierte, verkündete er klar und deutlich, dass die eingesetzten Mittel mit der Lösung 26/26 verbunden seien. Als ich dann die Botschaft gelesen habe, waren plötzlich zwei neue, ganz kurze Wörtlein da, und es hiess nur noch «bis zu 26» – das schien mir fast das Wichtigste, was in der Botschaft zu finden war. Mit anderen Worten heisst das: Zuerst hat man 1,5 Milliarden Franken eingefordert, um Arbeitsplätze zu garantieren, dies auf der Basis des Modells 26/26, und heute – darauf hat auch Herr Bundesrat Villiger selber vorher hingewiesen – geht kein Mensch mehr davon aus, dass es so viele sein werden; bereits in ein paar wenigen Tagen hat man hier also grundlegende Annahmen verändert.

Das heisst: Wir werden demnächst das eben beschlossene Geld «verbuttert» haben und trotzdem nicht mit den je 26 Fliegern herumfliegen. Wann werden wir das hören? Das werden wir erst dann zur Kenntnis bekommen, wenn die Räte hier beschlossen haben; André Dosé wird dieses Ergebnis, das er heute schon kennt, nächste oder übernächste Woche laut und deutlich verkünden. Ich wage heute schon vorauszumelden – es wird höchstens die Hälfte sein. Das Resultat: Heute beschliessen wir Geld, um eben bestimmte Arbeitsplätze zu retten, und übermorgen werden sie trotzdem nicht da sein.

Ich sage Ihnen als Gewerkschafter – ich habe mit meinen Leuten geredet –: Ich war immer gegen diese Lösung, weil es gewerkschaftlich nicht vertretbar ist, dass wir den Leuten Sand in die Augen streuen. Auch wir in den Gewerkschaften haben die Aufgabe, den Leuten zu sagen, wohin die Entwicklung geht, und ihnen anschliessend in Veränderungsphasen zu helfen, ihnen Mittel und Unterstützung zu gewähren, damit sie einen Arbeitsplatz finden, der ihnen eine Perspektive gibt. Gerade darum geht es beim Antrag der Minderheit Mugny. Dieser besagt, dass wir notwendige Mittel bereitstellen müssen, um einen normalen Sozialplan zu realisieren.

Ich verstehe nicht, wenn Frau Bangerter vorhin gesagt hat, das sei ein Präzedenzfall.

Einen Augenblick lang stand mein Denken eigentlich fast still, weil ich es nicht glauben konnte, dass ich hier so etwas höre. Wir schaffen ja gerade nichts anderes als den Präzedenzfall, indem wir beschlossen haben, eine Milliarde Franken – sogar 1,5 Milliarden Franken – für die Fortführung dieses Unternehmens einzusetzen. Langenthal fragt, Moutier fragt, viele kleine Unternehmungen fragen: «Warum denn bei uns nicht?» Da wurde der Präzedenzfall geschaffen

Der Minderheitsantrag Mugny will also das in die Vorlage aufnehmen, was uns in den nächsten Wochen erwarten wird, nämlich eine ganze Serie zusätzlicher Entlassungen. Hier will er Unterstützung schaffen, beispielsweise für vorzeitige Pensionierungen für Leute, die über sechzig Jahre alt sind. Das Hauptthema wird selbstverständlich die Umschulung sein. Dort gibt es Grenzen der Leistungsfähigkeit der Arbeitslosenversicherung. Deshalb ist es sinnvoll, die Massnahmen zu treffen, die Herr Mugny vorschlägt. Weil wir hier nicht einfach nur Dinge beschliessen dürfen, die im Interesse der Unternehmen und der künftigen Aktionäre sind. Wir haben hier auch für jene Leute zu beschliessen, die primär von diesem Schlamassel betroffen sind. Das sind diejenigen, die bei der Swissair arbeiten, die bisher dort gearbeitet haben und es künftig nicht mehr können. Deshalb sage ich nochmals, dass wir heute ein Schlamassel ausbaden müssen, das FDP-Leute ausgelöst haben. Ich würde mir wünschen, dass die FDP so konsequent ist, dass – wenn sie schon das andere gewollt hat, Frau Bangerter – man dann auch zum Antrag Mugny Ja sagt.

Walker Felix (C, SG): In der Grundsatzvereinbarung steht klipp und klar, wofür diese Milliarde Franken ist; sie ist für den Aufbau einer neuen nationalen Fluggesellschaft. Es steht darin auch, dass sie nicht für Sozialpläne ist, und es steht darin, dass sie nicht für flugnahe Betriebe ist. Man kann bedauern, dass die Frage der Sozialpläne und der sozialen Abfederung überhaupt nicht geregelt ist. Aber der Bund ist nicht glaubwürdig, wenn er hier die Verhandlungen noch einmal aufnehmen muss. Und zu dieser Frage, die Herr Fasel mit Bezug auf das Modell 26/26 gerade angetönt hat: Es kann ja nicht sein, dass das Programm so reduziert wird, dass es zur Variante 2 wird, die man von vornherein abgelehnt hat. Das Modell 26/26 ist ein Optimierungspaket auch mit Blick auf die gesamte Infrastruktur vor Ort. Wir würden hier eigentlich gerne etwas für die soziale Abfederung tun, aber es ist der falsche Ort. Ich sehe nicht, dass die Verhandlungen hier nochmals aufgenommen werden könnten. Zu einem zweiten Punkt: Die Herren Studer Heiner, Weyeneth und Zuppiger schlagen vor, dass man auf eine Beteiligung an der Kapitalerhöhung der Crossair verzichtet. Das finde ich jetzt etwas komisch. Es kann doch nicht sein, dass wir 1,45 Milliarden Franken A-Fonds-perdu-Beiträge erbringen und uns dann nicht einmal am Aktienkapital beteiligen! Wenn es denn schon stimmt, dass wir eine nationale Gesellschaft wollen, dann muss der Bund auch Einfluss nehmen können und sich am Aktienkapital beteiligen. Ich meine nicht, dass wir nur die sieben unfruchtbaren Jahre dabei sein sollten und die sieben fruchtbaren Jahre dann nicht mehr.

Weyeneth Hermann (V, BE): Namens der SVP-Fraktion möchte ich Ihnen mitteilen, dass wir sämtliche Forderungen nach Mitfinanzierung und Mitverantwortlichkeit bei Sozialplänen ablehnen.

1. Ich habe etwas überrascht von den Ausführungen von Herrn Strahm Kenntnis genommen. Er hat hier gesagt, kein Franken dieses Betrages, der da gesprochen wird, sei für Sozialmassnahmen vorgesehen. Ich weiss nicht, ob Herr Strahm die Botschaft auf Seite 34 nicht gelesen hat oder ob er es schlicht unterschlagen will: Dort steht ganz klar, dass man die Löhne der Betroffenen der Monate Oktober, November und Dezember bis zu einem Monatsgehalt von 8900 Franken, abzüglich der Leistungen der Arbeitslosenversicherung, mit diesem Geld, das heute hier zur Diskussion steht, bezahlen will. Mich würde es interessieren, von einem der beiden Herren Bundesräte zu hören, auf welcher gesetzlichen Grundlage bzw. Rechtsgrundlage dies basiert.

2. Im Rahmen des Vertrages, den Herr Bundesrat Kaspar Villiger in der Eintretensdebatte als verbindlich bezeichnet hat, sind in Bezug auf die Übernahme von Personal und in Bezug auf dessen Bedingungen genau gleiche vertragliche Vereinbarungen wiedergegeben, die offenbar den genau gleichen Stellenwert wie die Zahlungspflicht der öffentlichen Hand haben sollten.

Marti Werner (S, GL), für die Kommission: Der Antrag Fetz lag der Kommission im Wortlaut vor, wurde dann aber auf die Fassung, in der er auf der Fahne steht, reduziert. Dies, weil auch die Kommission davon ausgeht, dass es sich um ein nationales Projekt handelt, welches alle Landesregionen betrifft, weil man diesen Wortlaut aber nicht im Beschluss selber haben will, damit daraus nicht irgendwelche Ansprüche auf Sitze in Verwaltungsräten abgeleitet werden. Die Kommission geht davon aus, dass so der Begriff der nationalen Fluggesellschaft anerkannt ist; er ist in der Fassung, wie sie Ihnen vorliegt, eben auch aufgenommen worden.

Zum Antrag der Minderheit Zanetti: Er nimmt ein Thema auf, das uns in der Finanzkommission stark beschäftigt hat, nämlich die soziale Frage. Der Antrag wurde mit 10 zu 6 Stimmen abgelehnt, mit der Begründung, es sei fraglich, dass die rechtliche Grundlage für eine derartige Massnahme gegeben sei. Der Bundesrat hat im Rahmen der bestehenden Übergangsfiananzierung, gestützt auf das Luftfahrtgesetz, gewisse Beträge gesprochen – aus der Überlegung heraus, dass damit auch der friktionslose Übergang gewährleistet werden soll. Ein weiteres Argument gegen den Antrag der Minderheit Zanetti bestand in der folgenden Überlegung: Wenn der Übergangskredit von einer Milliarde Franken um 50 Millionen gekürzt wird, so müsste dadurch allenfalls der Umfang der Fliegerei gekürzt werden, was wiederum Entlassungen zur Folge haben könnte, die dann auch wieder entsprechend kosten würden.

Der Antrag der Minderheit Studer Heiner wurde von der Kommission mit 13 zu 3 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt. Die Kommission war der Auffassung, dass dieser Antrag keinen Sinn macht. Man kann nicht mit einer Milliarde Franken den Übergang finanzieren und dann mit der ganzen Geschichte aufhören. Das hiesse effektiv, Geld in den Sand zu setzen.

Den Antrag der Minderheit Mugny hat die Kommission mit 12 zu 2 Stimmen bei 4 Enthaltungen abgelehnt, und zwar aus der Überlegung heraus, dass es nicht Aufgabe der neuen Unternehmung ist, die Folgen der Entlassung des nicht übernommenen Personals der alten Unternehmung zu finanzieren. Wobei ich hier Herrn Fasel doch noch entgegenhalten muss, dass es eben schlichtweg nicht stimmt, dass das 26/26-Modell nicht Grundlage dieses Projektes ist. Es steht in der Botschaft, und es ist in der Finanzkommission erneut bestätigt worden. Man kann hier sicher noch x-mal das Gegenteil erzählen, die Tatsachen sind aber andere.

Mariétan Fernand (C, VS), pour la commission: Très brièvement, pour éviter des redites inutiles. Ainsi que l'a relevé M. Marti Werner, s'agissant du volet social, j'expose ici la position de la majorité de la commission vis-à-vis des propositions de minorité Zanetti et Mugny. La majorité de la commission n'a pas été insensible à cette question-là, évidemment. Dans l'idéal, on conçoit bien que ce serait une solution séduisante que la Confédération se montre exemplaire à travers la mise en place de telles mesures. Mais, ainsi que vient de le rappeler M. Leuenberger, président de la Confédération – et M. Villiger, conseiller fédéral l'avait fait devant la commission –, ce qui a été décisif, dans le choix du Conseil fédéral, c'est la prise en compte précisément de considérations sociales. On nous a expliqué que le gouvernement avait opté pour un redimensionnement plutôt qu'une fin brutale avec tous les effets domino que l'on pouvait craindre, selon les termes de M. Leuenberger. Le Conseil fédéral ne peut déceimment aller au-delà, s'agissant de toutes ces questions de préfinancement, de crédits-cadres ou de fonds, même si j'admets que le terme de Mme Bangerter, qui parle de «précédent», n'est pas le plus approprié, dans le cas d'espèce. Toutes ces questions-là, manifestement, la majorité de la commission a considéré qu'elles ne relevaient pas de la compétence de la Confédération.

Un dernier mot sur la proposition Studer Heiner, qui a été comme on vient de vous le rappeler, très nettement rejetée en commission, par 13 voix contre 3 et avec une abstention.

Là, effectivement, je reprends les termes de M. Marti, la commission n'a pas bien compris la démarche, qui ne paraît pas logique et opérante, puisqu'on voit mal pourquoi la Confédération investirait 1 milliard de francs à fonds perdu. Il s'agirait dans le fond de financer, selon l'expression de M. Marti, une période transitoire qui déboucherait sur rien. Cela ne nous a pas paru logique.

Leuenberger Moritz, Bundespräsident: Zunächst zum Antrag Fetz: Der Antrag der Finanzkommission geht eigentlich in diese Richtung. Ich möchte Sie ersuchen, jetzt nicht noch weiter zu gehen, wobei ich das inhaltliche Anliegen, wonach alle Regionen am Flugverkehr gleichermassen partizipieren können, völlig unterstütze. Aber wir dürfen diese Verpflichtung nicht dieser Gesellschaft überbürden. Wir könnten es natürlich tun, aber es wäre ein «Papiertiger», wenn das in Artikel 1 des Finanzierungsbeschlusses stehen würde. Es handelt sich immerhin um eine Aktiengesellschaft, an welcher der Bund mit 19 Prozent beteiligt ist. Er könnte so etwas im Ernst – ehrlicherweise – gar nicht durchsetzen.

Aber der Bund will das Ziel erreichen, und deswegen haben wir den «Sachplan Infrastruktur Luftverkehr» eingeführt, den wir im Bundesrat am 18. Oktober 2000 verabschiedet haben. Im Sachplan wird ganz ausdrücklich festgehalten, dass die drei Landesflughäfen – Basel, Genf und Zürich – die nationalen Drehscheiben des internationalen Luftverkehrs bilden und Teil des Gesamtverkehrssystems sind. Es ist unsere Aufgabe, eine Infrastrukturpolitik zu betreiben, die das ermöglicht. Mit Frankreich haben wir einen entsprechenden Schritt unternommen und eine gemeinsame Absichtserklärung für den Bau einer Bahnlinie vom Hauptbahnhof Basel zum Flughafen Basel unterzeichnet. Wir wollen das bauen. Das ist ein Schritt, der in diese Richtung geht. Das können wir konkret leisten, und daran können Sie uns nachher auch messen. Wenn wir hingegen ein solches Versprechen in den Finanzierungsbeschluss aufnehmen, wie sollen wir später dann tätig werden?

Es gibt noch eine zweite Möglichkeit: Man kann einzelne Fluglinien finanzieren oder mit finanzieren. Diese Möglichkeit besteht laut Luftfahrtgesetz. Als jetzt z. B. der Gotthardtunnel unbefahrbar wurde, haben wir uns einen Moment lang überlegt, ob man der Crossair einen entsprechenden Flug aufzwingen und ihn finanzieren soll. Aber die Crossair hat den Flug freiwillig eingeführt. Sie war schneller, weil sie die Marktnische sofort entdeckt hat. Damit war eine entsprechende Auflage gar nicht notwendig.

Von daher: Inhaltlich habe ich Verständnis für den Antrag Fetz, aber wir wollen uns an unseren Instrumenten messen lassen und hier nicht ein leeres Versprechen abgeben.

Zu den Anträgen Zanetti, Mugny, Strahm: Dazu habe ich kurz schon in der Eintretensdebatte Stellung genommen.

Unseres Erachtens ist es Sache der Sozialpartner, die Sozialpläne zu finanzieren. Würde der Bund oder überhaupt die öffentliche Hand hier eine Mitfinanzierung machen, so hätte das erstens eine präjudizierende Wirkung, wäre zweitens aber auch in sich ungerecht gegenüber allen anderen Arbeitnehmern, die infolge des Konkurses ihrer Firma um Sozialpläne herumkommen. Man muss sich Folgendes überlegen: In einem Sozialplan infolge Konkurs wird sehr viel versprochen, das dann aber nicht eingehalten werden kann. Es wäre dann etwas merkwürdig, wenn die öffentliche Hand diesen Arbeitnehmern – die einen tollen Sozialplan hatten, der vom Arbeitgeber aber nicht bezahlt wurde – grosszügige Versprechen geben würde, diesen zu bezahlen – und anderen Arbeitnehmern bezahlt man nichts. Das wäre einfach eine Ungerechtigkeit, die wir nicht begehen wollen. Es kommt dazu, dass der Betrag einer Milliarde Franken, den wir zur Verfügung gestellt haben und den wir nicht aufstocken können, nicht reichen würde. Dann müsste das Programm redimensioniert werden. Wir möchten daher bei unserem Konzept bleiben, dass die Sozialpartner das aushandeln müssen. Ich habe Ihnen schon gesagt, dass das dann je nach Beruf nicht dasselbe ist. Es ist so, dass die Piloten bei der Crossair weniger verdienen, als sie bei der

Swissair verdienen haben; die Gewerkschaften sehen das ja auch. Es gibt aber auch andere Berufe, wo eine solche Rückstufung als ungerecht empfunden werden kann – dort aber sollen das die Sozialpartner aushandeln. Wir wollen uns auch durchaus bereit erklären, mit Verantwortung zu tragen in dem Sinne, dass wir Druck machen, so, wie wir vorher Druck gemacht haben. Daher sind wir bereit, das Postulat entgegenzunehmen, wonach wir uns auf dem Verhandlungsweg für die Vorfinanzierung der nicht gesicherten Sozialpläne der in Nachlassstundung befindlichen Unternehmen der Swissair – das ist nicht nur die Fluggesellschaft, das sind auch die anderen Gesellschaften – einsetzen. Wir haben das heute entschieden, und wir erachten das als den richtigen Weg.

Villiger Kaspar, Bundesrat: Ich äussere mich zum Antrag der Minderheit Studer, zu einer Behauptung von Herrn Fasel und zu einer Frage von Frau Wirz-von Planta.

Wir haben in der Vereinbarung mit den Investoren gewisse Schwellenwerte festgelegt. Sie wissen, dass die Beteiligung des Bundes am Gesamtkapital leicht unter 20 Prozent und am Kapital, das zum heutigen Kapital dazukommt, leicht über 20 Prozent beträgt. Das ergibt einen Anteil der öffentlichen Hand am Gesamtkapital von etwas über einem Drittel und einen Anteil der Privaten von leicht unter zwei Dritteln. Das ist ordnungspolitisch vertretbar. Die gute Kapitalisierung ist zwingend, deshalb kann man das Kapital bei dieser Firma nicht beliebig absenken. Die Investoren sind nicht bereit, in eine schlecht kapitalisierte Firma einzutreten.

Nun haben wir eine Vereinbarung abgeschlossen. Wir haben Folgendes gesagt: Wenn das Kapital, der Zuschuss, grösser als 2,5 Milliarden Franken wird, dann können wir die Lösung 26/26 realisieren. Ich möchte hier die Frage von Herrn Fasel beantworten; Sie haben wahrscheinlich mein erstes Votum nicht gehört. 26/26 ist der angestrebte Wert; er ist mit diesen 2,5 Milliarden Franken realisierbar, aber es macht keinen Sinn, den Markt völlig ausser Acht zu lassen. Das bedeutet, dass der Businessplan die Möglichkeit enthalten muss, gewisse Anpassungen zu machen, aber es müssen ganz klar Langstreckenflüge vorhanden sein, schon aus Kostengründen und weil sonst das Kriterium des öffentlichen Interesses sozusagen nicht erfüllt ist. Es hat also niemand die Absicht, nur kleine Brötchen zu backen.

Jetzt komme ich zu den Stufen zurück. Diese 2,5 Milliarden sind dann gesichert, wenn das Volk – der Kanton Zürich – mitmacht und wenn der Bund gemäss unserem Entwurf mitmacht. Sollte Kapital unter 2,5 Milliarden zugeschossen werden, dann müsste eine redimensionierte Variante realisiert werden. Das heisst also Folgendes: Wenn das Volk im Kanton Zürich Nein sagen würde, dann wäre die Lösung 26/26 nicht mehr realisierbar. Es müsste eine kleinere Lösung gefunden werden. Das hat natürlich in Zürich auf die Arbeitsplätze sofort einen gravierenden Einfluss, das ist selbstverständlich.

2,2 Milliarden Franken sind aber eine absolute Grenze. Wenn die Summe unter 2,2 Milliarden fällt, dann ist das Projekt nicht mehr realisierbar, und die Investoren sind nicht mehr gebunden. Das bedeutet, wenn der Bund nicht mitmacht – und das ist, was Herr Studer mit seinem Minderheitsantrag will –, dann ist das Projekt nicht realisierbar. Der Antrag der Minderheit Studer, auch wenn er es nicht auf die Überbrückungsfinanzierung abgesehen hat, führt zum Tod des Projektes, und dann wird natürlich auch die eine Milliarde für die Überbrückung sinnlos. Die Variante Studer heisst Crash.

Rechtlich wird es jetzt noch etwas schwieriger. An sich hat die Finanzdelegation diesen Verpflichtungskredit gesprochen. Praktisch macht der Antrag der Minderheit Studer nichts aus, weil der Kredit gesprochen ist.

Aber die Zahlungskredite hat die Finanzdelegation nicht genehmigt. Wenn Sie dem Antrag der Minderheit Studer zustimmen, dann trifft das ein, was ich beim Eintreten gesagt habe: Dann sind wir rechtlich verpflichtet, aber können es nicht bezahlen. Dann wird das Projekt praktisch nicht reali-

sierbar. Was Sie beschliessen, ist nicht völlig belanglos. Sie entscheiden mit diesen Abstimmungen voll über das Schicksal dieser Vorlage.

Frau Wirz-von Planta hat die Frage aufgeworfen, ob Altlasten von der Gesellschaft übernommen werden können. Das schliesst die Vereinbarung aus. Wenn man der Gesellschaft Altlasten überbürdet, z. B. Sozialpläne der Swissair, dann sind die Investoren nicht mehr gebunden. Die Gesellschaft muss sich mit ihrem frischen Kapital voll auf ihre wirtschaftliche Tätigkeit konzentrieren können.

Einleitung – Introduction

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Fetz 82 Stimmen

Für den Antrag der Kommission 71 Stimmen

Abs. 1 – Al. 1

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit 95 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 63 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit 94 Stimmen

Für den Antrag Strahm 62 Stimmen

Abs. 2 – Al. 2

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 112 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 41 Stimmen

Abs. 3, 4 – Al. 3, 4

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 101 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 57 Stimmen

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 3

Antrag der Kommission

....
601.3180.000 Dienstleistungen Dritter (Klärung der Verantwortlichkeiten)

2 000 000 Fr.

....

Art. 3

Proposition de la commission

....
601.3180.000 Prestations de service de tiers (élucidation des responsabilités)

2 000 000 fr.

....

Angenommen – Adopté

Art. 3bis

Antrag der Kommission

Mehrheit

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(Maillard, Mugny)

Die mit dem vorliegenden Bundesbeschluss bewilligten Kredite erfolgen unter der Bedingung, dass die Fluggesellschaft

Crossair die einzel- und kollektivvertraglichen Verpflichtungen der Fluggesellschaft Swissair gemäss Artikel 333 OR übernimmt.

Antrag Strahm

Der Bundesrat setzt sich dafür ein, dass personalbezogene Massnahmen zugunsten der Beschäftigten der SAir Group (Sozialpläne) zur Anwendung kommen. Er kann dazu aus den Zahlungskrediten gemäss den Artikeln 2 und 3 (Ausgabenrubrik 803.4200.002) die nötigen Mittel oder Vorschüsse einsetzen.

Antrag Schwaab

Bei der Übernahme der Tätigkeiten der Swissair-Gruppe ist Artikel 333 OR anwendbar.

Antrag Messmer

Die ausserordentlichen Ausgaben von Bund und Kantonen im Zusammenhang mit der Swissair und dem Aufbau der neuen Luftfahrtgesellschaft werden soweit möglich aus Goldverkäufen der Nationalbank finanziert.

Antrag Chiffelle

Die in den Artikeln 1 bis 3 dieses Beschlusses vorgesehenen Verpflichtungs- und Zahlungskredite können, vorbehältlich der am 16. November 2001 bereits bezahlten Beträge, nur insofern freigegeben werden, als bei der vorgesehenen Übernahme Artikel 333 OR zur Anwendung kommt, und zwar indem die Crossair mindestens 200 Millionen Franken an die Kosten zur Finanzierung eines Sozialplanes beiträgt.

Antrag Grobet

Die gemäss diesem Bundesbeschluss gewährten Kredite werden in Form von Darlehen im Gegenwert von mit Stimmrecht versehenen und in Aktien der begünstigten Gesellschaften umwandelbaren Obligationen gleichen Wertes freigegeben.

Antrag Lustenberger

Der Bundesrat leitet den Bericht der Sonderprüfung an das Parlament weiter.

Antrag Leutenegger Oberholzer

Der Bundesrat setzt sich auf dem Verhandlungsweg dafür ein, dass die Vorfinanzierung der nicht gesicherten Sozialpläne der in Nachlassstundung befindlichen Unternehmung der Swissair sichergestellt wird.

Antrag Gross Jost

Der Bund sorgt dafür, dass die Arbeitslosenversicherung die im Rahmen der Insolvenzenschädigung gegenüber den Arbeitnehmern und Arbeitnehmerinnen erbrachten Leistungen rückgriffsweise gemäss Artikel 54 Avig gegenüber den bisherigen Arbeitgebern (ev. Nachlassmasse) und den Betriebserwerbern geltend macht.

Antrag Suter

Der Bundesrat setzt sich auf dem Verhandlungsweg dafür ein, dass einerseits die Zahlungen für Abgangsschädigungen an frühere Organe der SAir Group sofort eingestellt und dass andererseits die Entschädigungen an den Verwaltungsrat der Crossair auf maximal das Doppelte der heutigen Entschädigungen begrenzt werden.

Art. 3bis

Proposition de la commission

Majorité

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Maillard, Mugny)

Les présents crédits sont liés au respect par la société Crossair des engagements contractuels individuels et collectifs du groupe Swissair conformément à l'article 333 CO.

Proposition Strahm

Le Conseil fédéral fait en sorte que les employés de SAir Group bénéficient d'un plan social. Il peut à cet effet prélever les moyens ou avances nécessaires sur les crédits de paiement visés aux articles 2 et 3 (article de dépenses 803.4200.002).

Proposition Schwaab

L'article 333 CO est applicable à la reprise des activités des sociétés du groupe Swissair.

Proposition Messmer

Les dépenses extraordinaires consenties par la Confédération et les cantons suite à l'affaire Swissair et dans la perspective de la mise sur pied d'une nouvelle compagnie aérienne sont couvertes dans la mesure du possible par la vente d'or détenu par la Banque nationale.

Proposition Chiffelle

Sous réserve des montants déjà versés au 16 novembre 2001 les crédits d'engagement et de paiement prévus aux articles 1 à 3 du présent arrêté ne pourront être libérés qu'à la condition que, dans le cadre du transfert d'entreprise prévu, l'application de l'article 333 CO soit assurée et ce au moins par le biais du financement par Crossair des coûts relatifs au financement d'un plan social à raison de 200 millions de francs au minimum.

Proposition Grobet

Les crédits accordés en vertu du présent arrêté fédéral sont libérés sous forme de prêts en contrepartie d'obligations de même valeur, avec droit de vote, convertibles en actions des sociétés bénéficiaires.

Proposition Lustenberger

Le Conseil fédéral communique au Parlement le rapport consacré à l'examen spécial.

Proposition Leutenegger Oberholzer

Le Conseil fédéral négocie pour faire en sorte de garantir le préfinancement des plans sociaux non acquis de l'entreprise Swissair en sursis concordataire.

Proposition Gross Jost

La Confédération veille à ce que l'assurance-chômage, conformément à l'article 54 LACI, se retourne contre les anciens employeurs (év. masse successorale) et les acquéreurs de l'entreprise pour faire valoir ses droits relativement aux indemnités qu'elle a versées aux employés pour cause d'insolvabilité de l'entreprise.

Proposition Suter

Le Conseil fédéral négocie afin de faire en sorte, d'une part, qu'il soit immédiatement mis fin au versement des indemnités de départ allouées aux anciens organes de SAir Group, d'autre part, que les indemnités versées au conseil d'administration de Crossair n'excèdent pas le double des indemnités actuelles.

Art. 3ter*Antrag der Kommission**Mehrheit*

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(Zanetti, Maillard, Mugny)

Abs. 1

Zur Finanzierung der Personalmassnahmen zugunsten der Beschäftigten der SAir Group ist neben den Beiträgen gemäss Artikel 1 Absatz 1 von den ehemaligen und aktuellen Mitgliedern des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung der SAir Group für die Zeit ab 1. Januar 1990 bis zum Ausscheiden aus dem Verwaltungsrat bzw. der Geschäftsleitung der SAir Group ein Solidaritätsbeitrag im Umfang von

mindestens 10 Prozent der kumulierten steuerbaren Einkommen sowie von mindestens 10 Prozent des im Zeitpunkt des Ausscheidens aus dem Verwaltungsrat bzw. der Geschäftsleitung vorhandenen steuerbaren Vermögens zu erheben.

Abs. 2

Übersteigen die Solidaritätsbeiträge gemäss Absatz 1 zusammen mit den Beiträgen gemäss Artikel 1 Absatz 1 den zur Finanzierung der Personalmassnahmen notwendigen Betrag, so verfällt der überschüssende Anteil der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Antrag Schwaab

Die Gewährung der in den Artikeln 1, 2 und 3 vorgesehenen Kredite wird abhängig gemacht von der Entrichtung durch die Privatwirtschaft von 650 Millionen Franken zur Finanzierung der Sozialpläne der entlassenen und vorzeitig pensionierten Angestellten der Swissair-Gruppe.

Antrag Leutenegger Oberholzer

Der Bundesrat setzt sich dafür ein, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Verwaltungsrat der neuen Fluggesellschaft angemessen vertreten sind.

Antrag Gross Jost

Der Bund sorgt dafür, dass sämtliche Verpflichtungen der bisherigen Arbeitgeber aus der Sozialplanpflicht insbesondere gemäss Gesamtarbeitsvertrag nach Artikel 333 OR erfüllt werden.

Art. 3ter*Proposition de la commission**Majorité*

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Zanetti, Maillard, Mugny)

Al. 1

Pour financer les mesures en faveur des employés du SAir Group, outre les contributions selon l'article 1er alinéa 1er, il y a lieu de prélever une contribution de solidarité auprès des anciens et des actuels membres du conseil d'administration et de la direction du SAir Group pour la période allant du 1er janvier 1990 jusqu'à leur sortie du conseil d'administration ou de la direction du SAir Group. Cette contribution de solidarité est constituée de 10 pour cent au moins des revenus imposables cumulés ainsi que de 10 pour cent au moins de la fortune imposable au moment de quitter le conseil d'administration ou la direction de l'entreprise.

Al. 2

Si la contribution de solidarité selon l'alinéa 1er, additionnée aux contributions selon l'article 1er alinéa 1er, dépasse le montant nécessaire pour le financement des mesures pour le personnel, le reliquat est acquis à la Confédération suisse.

Proposition Schwaab

L'octroi des crédits prévus aux articles 1, 2 et 3 est subordonné au versement par le secteur privé d'un montant de 650 millions de francs destiné à financer les plans sociaux en faveur des employés licenciés et préretraités des sociétés du groupe Swissair.

Proposition Leutenegger Oberholzer

Le Conseil fédéral fait en sorte que les employés soient représentés équitablement au sein du conseil d'administration de la nouvelle compagnie aérienne.

Proposition Gross Jost

La Confédération veille à ce que soient remplies toutes les obligations incombant aux employeurs précédents relative-ment au plan social, et notamment celles qui découlent de la convention collective au sens de l'article 333 CO.

Art. 3quater*Antrag Spielmann*

Die gemäss diesem Bundesbeschluss gewährten Kredite werden unter der Bedingung freigegeben, dass für das entlassene Personal der Swissair und ihrer Tochtergesellschaften ein Sozialplan in der Höhe von 500 Millionen Franken bereitgestellt wird.

Art. 3quater*Proposition Spielmann*

Les crédits accordés en vertu du présent arrêté fédéral sont libérés à la condition de la mise sur pied d'un plan social de 500 millions de francs au bénéfice du personnel licencié de Swissair et de ses filiales.

Art. 3quinquies*Antrag Spielmann*

Die gemäss diesem Bundesbeschluss gewährten Kredite werden unter der Bedingung freigegeben, dass die begünstigten Gesellschaften, die das Personal übernehmen, die Bedingungen von Artikel 333 OR beachten.

Art. 3quinquies*Proposition Spielmann*

Les crédits accordés en vertu du présent arrêté fédéral sont libérés à la condition que les sociétés bénéficiaires qui reprennent du personnel respectent les conditions de l'article 333 CO.

Art. 3sexies*Antrag Grobet*

Die gemäss diesem Bundesbeschluss gewährten Kredite werden unter der Bedingung freigegeben, dass die nachstehenden Tochtergesellschaften der Swissair-Gruppe durch angemessene Kredite der öffentlichen Hand und der Privatwirtschaft aufrechterhalten werden: Gate Gourmet; Swissport; Atraxis; SR Technics.

Art. 3sexies*Proposition Grobet*

Les crédits accordés en vertu du présent arrêté fédéral sont libérés à la condition que les filiales suivantes du groupe Swissair soient maintenues grâce à un financement adéquat dans le cadre des crédits accordés par les pouvoirs publics et le secteur privé: Gate Gourmet; Swissport; Atraxis; SR Technics.

Art. 3septies*Antrag Grobet*

Die gemäss diesem Bundesbeschluss gewährten Kredite werden unter der Bedingung freigegeben, dass ein aus Vertretern des Bundes und des Personals der begünstigten Gesellschaften zusammengesetztes Kontrollorgan eingesetzt wird mit der Aufgabe, die richtige Verwendung der Kredite und die Rentabilität der davon begünstigten Tätigkeiten, insbesondere die Langstreckenflüge, zu überwachen.

Art. 3septies*Proposition Grobet*

Les crédits accordés en vertu du présent arrêté fédéral sont libérés à la condition de la mise sur pied d'un organe de contrôle, comprenant des représentants de la Confédération et du personnel des sociétés bénéficiaires, chargé de veiller au bon usage des crédits octroyés et à la rentabilité des activités qui en bénéficient, tout particulièrement des lignes long-courrier.

Art. 3octies*Antrag Spielmann*

Die gemäss diesem Bundesbeschluss gewährten Kredite werden unter der Bedingung freigegeben, dass in den Verwaltungsräten der begünstigten Gesellschaften zwei vom Personal gewählte Vertreter Einsitz nehmen können.

Art. 3octies*Proposition Spielmann*

Les crédits accordés en vertu du présent arrêté fédéral sont libérés à la condition que les sociétés bénéficiaires acceptent que deux représentants élus par le personnel siègent dans leur conseil d'administration.

Art. 3novies*Antrag Grobet*

Die gemäss diesem Bundesbeschluss gewährten Kredite werden unter der Bedingung freigegeben, dass in den Verwaltungsräten der begünstigten Gesellschaften Vertreter des Bundes mit beratender Stimme Einsitz haben.

Art. 3novies*Proposition Grobet*

Les crédits accordés en vertu du présent arrêté fédéral sont libérés à la condition que des représentants de la Confédération siègent, avec voix consultative, au sein des conseils d'administration des sociétés bénéficiaires.

Maillard Pierre-Yves (S, VD): C'est sans grand espoir que je développe cette proposition et je me désespère de l'attitude du Parti démocrate-chrétien et des radicaux-démocrates, qui sont en train de s'embarquer dans une aventure dont on ne connaît pas l'issue. Mais, enfin!

Cette société bénéficie, comme investisseurs, des plus grandes sociétés cotées en bourse de ce pays: Novartis, le Crédit Suisse, l'Union de Banques Suisses, et, en plus, la Confédération. Cette société, malgré le fait qu'elle possède, parmi ses investisseurs, les plus grosses fortunes et les plus grosses capitalisations de ce pays, estime que pour elle, la loi ne s'applique pas. Elle a trouvé une oreille attentive auprès du Conseil fédéral qui, dans son message, émet quelques lignes inacceptables qui laissent entendre que peut-être, effectivement, dans ce cas-là, le Code des obligations ne s'applique pas. Je rappelle ce dont il s'agit. Le Code des obligations prévoit que, quand on transfère des contrats de travail d'une société vers une autre, la société qui les reprend assure ces contrats pendant au moins un an, surtout s'il s'agit de conventions collectives, qui contiennent en l'occurrence les plans sociaux.

La question est tout à fait simple: est-ce que l'argumentation qui est dans le message du Conseil fédéral vaut un clou? On nous explique que l'application de la loi en l'occurrence mettrait en péril la future entreprise. Mais, pour tout reprenneur, pour tout investisseur, cet argument peut être valable! Chaque fois, on peut dire que l'application de la loi pose problème, de la même façon qu'on peut dire que payer les impôts, ça peut mettre en péril la santé économique d'une entreprise, de la même façon qu'on peut dire que payer les cotisations AVS, ça peut parfois mettre en péril une entreprise. Chaque jour, on vit ce genre de situation.

Est-ce qu'il faudrait faire une exception pour cette société? Cette affaire sera réglée, si elle doit l'être, devant les tribunaux. Je ne vous demande pas ici de savoir si l'article 333 CO s'applique ou ne s'applique pas. Pour nous, il est clair: cet article s'applique. Et le Parlement, ici, n'a pas à se prononcer sur un cas de jurisprudence. La question qui vous est posée est tout à fait simple: est-ce que nous versons de l'argent public dans une société qui a l'intention de pousser les choses à leur limite et d'essayer de ne pas faire respecter la loi et le Code des obligations? Est-ce que nous voulons engager de l'argent public chez des gens qui essaient ce type de manoeuvre? C'est la seule et unique question à laquelle il faut répondre. L'amendement que je vous propose est tout à fait simple: si Crossair respecte les procédures que tout investisseur qui veut racheter une entreprise respecte, alors nous mettons de l'argent public; si ces gens veulent essayer de contourner le Code des obligations, alors l'argent public ne vient pas. C'est la simple et unique question. Il ne s'agit pas de savoir si l'article s'applique. S'il faut aller jusqu'aux tribunaux, eh bien, les syndicats iront jusqu'aux tribunaux! Nous espérons bien l'éviter. Nous espérons bien

que la mobilisation des travailleurs contraindra ces gens à trouver un accord. Mais la question est: est-ce que nous voulons cautionner par de l'argent public des gens qui veulent contourner le Code des obligations?

J'aimerais quand même rappeler également que nous avons ici à faire un acte exemplaire. Swisscom a été contrainte, et heureusement, à établir une convention collective. La Poste, les Chemins de fer fédéraux suisses se doivent d'être exemplaires sur le plan social. Est-ce que dans cette affaire, où nous essayons de sauver une entreprise privée du désastre dans lequel elle s'est plongée, nous n'exigeons pas l'exemplarité que nous exigeons pour les entreprises publiques dans lesquelles nous mettons de l'argent des contribuables? C'est cette question simple à laquelle nous devons répondre. Si vous répondez non, alors vous mettez en cause l'exemplarité que nous prêchons constamment et vous donnez un très mauvais signe sur l'application de la loi sur le travail, des lois sur les cotisations sociales, des lois qui protègent les travailleurs, et que nous avons voulues dans ce Parlement.

Je vous invite instamment à accepter ma proposition de minorité. J'estime que c'est le minimum, sinon, effectivement, l'argent public dans cette affaire est grandement mis en cause.

Schwaab Jean Jacques (S, VD): M. Maillard a abordé l'aspect politique de l'application de l'article 333 du Code des obligations. Deux réflexions ou quelques réflexions en matière juridique.

En cas de faillite de Swissair, en cas de concordat, les créances privilégiées, les salaires notamment, sont des créances qui doivent être payées totalement – partiellement si les fonds à disposition ne suffisent pas en cas de faillite –, mais avant toutes les autres. La loi sur la poursuite pour dettes et la faillite le règle, il n'y a donc pas de problème à cet égard.

Mais le problème, c'est bien la reprise de la société et de ses activités par une nouvelle société. C'est là que se pose la question de l'application de l'article 333 du Code des obligations. Le Conseil fédéral nous dit dans un avis en tout cas très court, pour ne pas dire très léger, commandé au directeur de l'Office fédéral de la justice, que l'article 333 CO n'est pas applicable, ceci surtout pour des raisons économiques. Mais on ne nous dit pas dans le message, au sujet de cet avis, que la majorité des commentateurs du droit du travail disent clairement que l'article 333 CO est applicable dès qu'il y a reprise d'une société au sens de la jurisprudence du Tribunal fédéral. Je vous fais grâce des citations, mais je puis vous dire qu'elles existent.

Thomas Geiser, ancien collaborateur à l'Office fédéral de la justice, affirme que cet article s'applique. Le professeur Aubert, de l'Université de Genève, en fait de même. Me Rémy Wyler, chargé de cours de droit du travail à l'Université de Lausanne – je puis vous assurer pour le connaître qu'il ne vient pas d'un parti «gauchiste» – affirme que cet article s'applique. Et il s'applique pourquoi? Simple parce que la modification du Code des obligations de 1993 l'impose. Il s'agissait d'une conséquence de ce que l'on appelait à l'époque Eurolex, une adaptation aux directives européennes. Aujourd'hui, c'est la directive 77/187 et elle est clairement applicable. Le professeur Aubert l'a confirmé en 1994 déjà lors des journées de droit du travail à Genève.

Mais bien plus, si on applique la directive européenne précitée, on doit appliquer la jurisprudence de la Cour de justice. Et la Cour de justice a jugé à plusieurs reprises que la directive était applicable au transfert d'une entreprise intervenu dans le cadre d'un sursis de paiement – un sursis concordataire dit-on en droit suisse –, qu'elle l'était aussi dans le cadre d'une législation relative à l'administration extraordinaire des grandes entreprises en crise, à la poursuite de l'activité de l'entreprise, si elle est décidée sous la direction d'un commissaire. Cela recouvre exactement la situation dans laquelle Swissair se trouve.

Alors, vous pouvez dire tout ce que vous voulez et, qu'on le veuille ou non, l'article 333 du Code des obligations est ap-

plicable. Il n'y a aucun doute. Le professeur Lorandi, avocat saint-gallois de la HEC de Saint-Gall, vient de le confirmer dans un arrêt paru tout récemment dans «Schuldbetreibung und Konkurs im Wandel»; il affirme de manière tout à fait claire que l'article 333 du Code des obligations s'applique dans toute procédure d'assainissement, y compris dans le cadre d'une procédure concordataire et dans le cadre d'une procédure de faillite. Dès lors qu'il n'y a pas de doute, il n'est pas nécessaire de l'inscrire de manière formelle dans la loi.

C'est la raison pour laquelle je retire ma proposition au profit de la proposition de minorité Maillard, mais vous devez être conscients, lorsque vous adopterez tout à l'heure le projet d'arrêté, que les tribunaux, s'ils ne veulent pas purement et simplement ignorer le droit qui s'impose même à nous, ils devront appliquer cet article. Je ne donne pas cher de la nouvelle société dans ces conditions.

C'est la raison pour laquelle je retire ma proposition.

Präsident (Hess Peter, Präsident): Herr Schwaab hat seinen Antrag zu Artikel 3bis zurückgezogen.

Spielmann Jean (-, GE): J'ai eu l'occasion de m'exprimer, lors de la proposition de renvoi au Conseil fédéral, sur le problème tant de l'article 333 du Code des obligations que sur celui du plan social. Permettez-moi d'élargir un petit peu mon discours pour motiver ma proposition individuelle.

Tout d'abord, pour dire qu'au niveau de la démarche, il ne s'agit pas de prélever des sommes et de les attribuer de manière précise pour un objet ou pour l'autre, mais – et je crois que c'est l'objet qui doit être précisé pour l'ensemble de la disposition que nous mettons en place – qu'il s'agit de ne pas donner de l'argent public sans avoir un minimum de garantie sur la manière avec laquelle il va être utilisé, sans avoir un minimum de contrôle sur le fonctionnement de cette future société. Il s'agit, là, de propositions que je développerai.

Pour l'instant, il s'agit de prévoir, sur l'ensemble des crédits qui sont libérés pour permettre le démarrage, le financement et la capitalisation de la nouvelle société, une somme consacrée à la mise sur pied d'un plan social et de préciser, de manière très claire, que nous conditionnons le versement de ces sommes au respect minimum des lois en vigueur – je veux bien sûr parler de l'article 333 du Code des obligations. Tout à l'heure, il a été expliqué, et mieux que je ne saurais le faire, ce qu'est l'article 333 CO. Mais je dois dire ici ma stupéfaction quand nous avons reçu sur nos fax les dispositions prévues par le Conseil fédéral par rapport au redimensionnement de la compagnie d'aviation.

Il est dit dans cette note, en ce qui concerne l'applicabilité, comme on dit, de l'article 333 CO – il est d'ailleurs assez curieux que le directeur de l'Office fédéral de la justice se permette d'intervenir dans un tel débat et, de plus, pour justifier la violation de la loi – que «l'Office fédéral de la justice indique que l'article 333 du Code des obligations ne devrait pas être appliqué dans le cas présent, car le but visé par cet article, à savoir la protection des employés, ne peut pas être atteint».

Donc, cela veut dire que si on ne peut pas atteindre un objectif avec une loi, on considère qu'elle est inapplicable. C'est pour le moins curieux comme démarche pour le directeur de l'Office fédéral de la justice. C'est inacceptable aussi bien sur le fond que sur la forme, car comment expliquer que dans un Etat de droit – dans lequel des partenaires sociaux signent des conventions collectives et se mettent d'accord sur les règles de fonctionnement –, quand il s'agit de droit, cela ne compte pas parce qu'on ne peut pas appliquer les conventions précitées, mais que, par contre, les devoirs et les obligations de l'employé et des travailleurs, eux, doivent être respectés avec beaucoup plus de sévérité que n'est appliquée la loi, par exemple, dans le cas des responsables de la débâcle de Swissair. Donc, sur le plan de l'Etat de droit, la démarche du Conseil fédéral est tout simplement inacceptable et je vous prie d'accepter la proposition qui prévoit précisément de verser de l'argent pour faire redémarrer l'entre-

prise, à la condition, formulée expressis verbis, que les lois soient respectées.

Deuxième objet de ma proposition, celui qui concerne plus particulièrement le plan social. Pour ce qui concerne le plan social, je pense qu'il faut savoir ici qu'il a été négocié par les partenaires sociaux, qu'il a été signé, que son financement a été garanti bien avant la débâcle, et qu'il fait partie de la convention collective de travail.

Par conséquent, il s'agit là aussi, dans le cas de ce plan social, d'une obligation de respecter les différentes dispositions.

Il faut savoir que l'objet que nous discutons a une certaine importance, puisqu'il concerne toute une série d'entreprises et pas seulement la future compagnie d'aviation. En ce qui concerne le financement nécessaire pour venir en aide aux personnels licenciés, il s'agit, dans le cadre du sursis concordataire, de Swissair, bien sûr, la compagnie d'aviation, mais aussi de Swiss Cargo, de Cargo Logic, de Flightlease et de SAir Group. Cela concerne environ 2500 personnes qui seront licenciées. Il faut savoir aussi qu'il y a quelque temps seulement ces entreprises faisaient 2,3 milliards de francs de chiffres d'affaires avec 7600 employés. On a donc déjà dégraissé considérablement: 2500 employés. Les entreprises sans sursis concordataire qui doivent aussi, à mon avis, faire l'objet d'un plan social – Gate Gourmet, SR Technics, Atraxis, Swissport et les autres – représentent encore une fois 2000 employés.

Il y a donc nécessité de respecter ces dispositions, de concevoir des scénarios qui prévoient le plan social. Il serait irresponsable de la part de ce Parlement de mettre en place un dispositif afin d'assurer le démarrage d'une société, sans garantir le minimum des minimums, celui du respect des conventions collectives qui ont été signées. Si ce n'est pas le cas, cela veut dire qu'elles n'ont pas de valeur et qu'il faut utiliser d'autres moyens pour régler les relations de travail que ceux de la convention et du respect du droit. Cela, je vous en laisse la responsabilité.

Chiffelle Pierre (S, VD): Le crédit qui nous est proposé est d'abord une question d'appréciation du risque. Or, les nouvelles sont plutôt inquiétantes à cet égard. Chacun sait, en effet, que le marché du trafic aérien est non seulement un des plus menacés actuellement pour toutes sortes de raisons bien connues, mais aussi un de ceux où règne la concurrence la plus farouche. A cet égard, le scénario «Phoenix plus» ne cherche d'ailleurs même pas à maquiller la réalité. Il admet notamment expressément que «toute évaluation de la situation macroéconomique et de son évolution est problématique», de même que «l'estimation des pertes initiales présente une forte marge de fluctuation». Ce dernier point confirme d'ailleurs ce que les spectateurs ahuris ont pu apprendre peu à peu au fil de ces dernières semaines.

Cerise sur le gâteau, le scénario «Phoenix plus» admet enfin expressément que le management de SAir Group n'a pas contresigné les données qui fondent l'élaboration du business plan. C'est dire que le risque est objectivement extrêmement important et que, malgré l'injection massive d'argent frais prévue dans le plan de financement, l'ensemble des montants concernés pourrait être englouti en pure perte en moins d'une année. Chacun s'accorde à dire que ce risque est d'au moins 50 pour cent. Nous nous retrouverions alors exactement devant la même catastrophe économique et sociale dont nous cherchons à nous prémunir aujourd'hui, mais en ayant galvaudé plus de 2 milliards de francs de l'argent du contribuable.

Admettons cependant qu'une fièvre d'optimisme national justifie pareil risque: encore faudrait-il que l'on ne tente pas de surcroît de nous faire avaler un certain nombre de couleuvres avariées. Je ne citerai que deux exemples.

1. Comment le Conseil fédéral pense-t-il convaincre les Romands du bien-fondé de ce geste de solidarité, lorsqu'il n'hésite pas à affirmer dans son message, et dans la partie condensée, qu'il s'agit avant tout «de contribuer au maintien d'un système hub zurichois performant»? Pense-t-il que mes

concitoyens vont se sentir rassurés par l'attitude qu'a eue ces dernières années la compagnie nationale sous l'égide des mégalomanes affairistes qui l'ont menée à sa perte?

2. Il ne s'agit plus là d'une couleuvre, mais véritablement d'un monstre préhistorique.

On voudrait nous amener à occulter soudain l'application d'une disposition essentielle du droit du travail, alors que notre législation se montre déjà fort chiche en matière de protection des travailleurs. Il s'agit là d'une véritable provocation à l'égard de l'ensemble des travailleuses et travailleurs de ce pays, déjà suffisamment empêtrés dans les vertiges tourbillonnants orchestrés par les affairistes de tout poil. Accepter cela signifierait admettre que chaque fois qu'une branche importante de l'économie est en difficulté, ce sont les travailleurs qui doivent passer à la caisse. Quand viendra-t-on nous dire qu'il est indispensable d'assouplir encore les maigres dispositions en matière de licenciement, faute de quoi le secteur économique menacé est concerné? Ou encore qu'il est nécessaire de réduire la durée des vacances afin d'assurer une productivité seule à même de garantir la pérennité de telle ou telle branche?

Ce que je vous propose relève des conditions minimales de dignité que devrait receler le projet qui nous est soumis pour pouvoir être accepté du bout des lèvres. Il est, dès lors, impératif de subordonner la libération des montants qui n'ont pas encore été versés au respect des principes juridiques minimaux qui servent de socle au partenariat social, péniblement élaboré depuis si longtemps dans ce pays. Il s'agit ainsi de subordonner le versement des crédits à des garanties concernant l'application des règles sur le transfert d'entreprises, en assurant au minimum le financement par les actionnaires de Crossair d'un plan social qui permettra au moins à chacun d'oser encore se regarder dans la glace. C'est un montant de 200 millions de francs que je vous propose et qui correspond à ceux mentionnés en page 32 et 33 du message. Chacun s'accorde à dire qu'il permettrait de satisfaire à peu près les obligations qui devraient normalement être celles du repreneur à l'égard des personnes licenciées.

Il s'agit simplement d'une garantie, d'une condition ou d'une sorte de sûreté demandée à un bénéficiaire qui déclare d'ores et déjà qu'il ne voudra pas appliquer la loi en vigueur dans ce pays. Et que l'on ne vienne pas nous dire qu'en posant ce type d'exigences raisonnables, nous risquons d'être les fossoyeurs de dizaines de milliers d'emplois. Chacun sait que les tombes ont déjà été creusées par d'autres, auxquels aucun compte n'a été sérieusement demandé jusqu'ici. Et eux, leur plan social, ils l'ont eu, et plutôt dix fois qu'une. Tout autre argument consistant à dire qu'il faut se contenter de préserver des emplois tout en se moquant du sort de ceux qui, à coup sûr, perdront le leur de toute manière, relèverait d'un cynisme et d'un manque de solidarité absolus.

Il est par ailleurs exclu de céder dans ces conditions au chantage de la droite économique qui, pour réparer l'incurie des siens, veut apparemment subordonner l'entorse spectaculaire qu'elle consent à ses sacro-saints principes, à la condition que la gauche accepte de bafouer la dignité des travailleurs.

Ainsi, il est clair que je rejeterai l'arrêté si le financement d'un plan social digne de ce nom n'est pas garanti.

Gross Jost (S, TG): Ich möchte den Bund verpflichten, dafür zu sorgen, dass sämtliche Verpflichtungen der bisherigen Arbeitgeber aus der Sozialplanpflicht – insbesondere gemäss Gesamtarbeitsvertrag nach Artikel 333 OR – erfüllt werden, und die Arbeitslosenversicherung soll für geleistete Insolvenzentschädigung ein entsprechendes Regressrecht erhalten.

Das vorliegende Sanierungskonzept des Bundes hat eine unternehmerische Dimension. Es hat aber auch eine sozialpolitische Dimension, nicht nur für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die bei der New Swissair oder bei der New Crossair eine zweite Chance erhalten. Es werden Ar-

beitnehmerinnen und Arbeitnehmer auf der Strecke bleiben, die vielleicht Jahrzehnte für die Swissair gearbeitet haben, und zwar nicht nur gut bezahlte Piloten, sondern auch Menschen mit kleinem Einkommen. Für diese ist angesichts des eklatanten Versagens der Wirtschaftselite dieses Landes eine Welt zusammengebrochen. Wer fühlt sich, frage ich Sie, ausserhalb der Gewerkschaften, für diese Menschen verantwortlich? Die Wirtschaft verweist auf die Nachlass- oder Konkursmasse der bisherigen Unternehmen, ohne dass irgendjemand weiss, wie viel Geld in der Kasse ist.

Ein bekannter Bankier, Mitglied des amtierenden Verwaltungsrates der Swissair, weibelt bei Parlamentariern, der Bund solle ein weiteres Mal das Füllhorn für die Finanzierung von Sozialplänen öffnen. Dass irgendein amtierender oder ehemaliger Verwaltungsrat der Swissair freiwillig einen Solidaritätsbeitrag für die Opfer der abenteuerlichen Hunter-Strategie leistet, ist offenbar nicht zu erwarten. Eine Weile sah es sogar aus, als ob nicht einmal die Sonderprüfung zur Abklärung der Verantwortlichkeiten finanziert werden könnte. Dieser Kredit ist jetzt sichergestellt, aber gleich auch wieder durch den Sachwalter in einem Schreiben an Bundesrat und Bundesversammlung in Frage gestellt.

Die verantwortlichen Verwaltungsräte sagen, dass sie zahlen, wenn sie dazu gemäss Haftungsrecht verpflichtet werden. Wie tröstlich: Wenn sie der Richter zwingt, zahlen sie.

Herr Bühler von der FDP sagt, die Finanzierung von Sozialplänen durch den Bund sei ein gefährliches Präjudiz. Aber vielleicht sollte er auch einmal in der Sozialpolitik über den ordnungspolitischen Schatten springen.

Was macht der Bundesrat? Er lässt durch ein Wunsch- oder Gefälligkeitsgutachten des Bundesamtes für Justiz die Meinung verbreiten, Artikel 333 OR sei auf Insolvenzverfahren, Nachlass oder Konkurs nicht anwendbar. Damit wäre auch die neue Gesellschaft aus dem Schneider. Diese Auffassung widerspricht der höchstrichterlichen Rechtsprechung und der überwiegenden rechtlichen Lehre – ich muss nicht auf entsprechende Urteile verweisen. Auch Professor Geiser hat soeben auf die unhaltbaren Konsequenzen einer solchen Auffassung verwiesen, wenn die neue Gesellschaft für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter neue Verträge aushandeln müsste. Die Meinungsäusserung des Bundesamtes wird jetzt relativiert; das letzte Wort habe jetzt der Richter. Das ist richtig.

Wir sollten nicht im Parlament über die Rechtsfrage der Anwendbarkeit von Artikel 333 OR befinden. Aber wir haben ein politisches Signal zu setzen. Der Bundesrat ist in die Pflicht zu nehmen, die Sozialplanpflicht nach Individual-, Kollektiv- und Gesamtarbeitsvertrag auf der Grundlage von Artikel 333 OR gegen die bisherigen Arbeitgeber und die Betriebserwerber durchzusetzen. Wenn die Arbeitslosenversicherung Insolvenzentschädigung zahlt, soll ihr ein entsprechendes Rückgriffsrecht zustehen. Das ist der Kern der gestellten Anträge.

Der Bund ist Aktionär der alten und der neuen Gesellschaft. Er trägt eine Mitverantwortung für die betroffenen Menschen. Wenn er schon nicht selber Geld für die Finanzierung der Sozialpläne aufbringen will, dann hat er wenigstens dafür zu sorgen, dass die gesetzlichen Verpflichtungen nach Artikel 333 OR erfüllt werden. Die unvermeidlichen Opfer der Crashstrategie dürfen nicht ins juristische Niemandsland fallen. Die Verpflichtungen gegenüber dem entlassenen und frühpensionierten Personal sind keine Geschenke, sondern sind in Gesamtarbeitsverträgen verankert. Leider haben wir, anders als in den meisten EU-Staaten, keine gesetzliche Sozialplanpflicht – ein altes Postulat unserer Partei. Darum geht es aber hier nicht. Es geht um die Erfüllung gesamtarbeitsvertraglicher Pflichten. Wie soll der Bund solche Pflichten – z. B. bei den flankierenden Massnahmen zu den bilateralen Verträgen mit der EU – in der Privatwirtschaft durchsetzen, wenn er hier nicht bereit ist, politische Verantwortung gegenüber den betroffenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern zu übernehmen?

Präsident (Hess Peter, Präsident): Frau Leutenegger Oberholzer wird ihren Antrag begründen, aber gleichzeitig ver-

mutlich erklären, dass sie diesen zugunsten des von ihr eingereichten Postulates (01.3653), welches mit dem Postulat der WAK des Ständerates (01.3651) übereinstimmt, zurückziehen wird.

Leutenegger Oberholzer Susanne (S, BL): Ich bin keine Dogmatikerin in Sachen ordnungspolitische Sündenfälle. Es war hier von bürgerlicher Seite viel davon die Rede. Einer der grössten ordnungspolitischen Sündenfälle wäre es tatsächlich, wenn man jetzt den Staat einfach zur Finanzierung der Sozialpläne, die von der Privatwirtschaft ausgehandelt worden sind, zur Kasse bitten würde.

Man muss auch daran erinnern, dass die Sozialpläne von Unternehmungen ausgehandelt worden sind, deren Geschäftsleitungen und Verwaltungsräte ganz klar über die finanzielle Situation ihrer Unternehmungen orientiert waren. Ich muss sagen: Es ist schon erstaunlich, wenn ausgerechnet jene Leute, die uns wirtschaftspolitische Ratschläge geben wollten, die immer die Abstinenz der Politik in Bezug auf die Wirtschaft gepredigt haben, nun plötzlich kommen und vom Staat die Finanzierung der Sozialpläne verlangen.

Es ist in der Tat stossend – und das ist es auch, was die öffentliche Diskussion sehr bewegt –, wenn Milliarden von Franken in den Aufbau einer neuen Airline fliessen und auf der anderen Seite die Sozialpläne nicht finanziert sind. In dieser Sache war der politische Druck auf die Verantwortlichen noch viel zu gering. Ich bin auch überzeugt, dass man hier auf dem Verhandlungsweg eine Lösung herbeiführen kann, wenn der politische Druck gross genug ist. Ich möchte daran erinnern, dass es sich nicht um so riesige Summen handelt. Zur Debatte stehen jetzt noch 100 Millionen Franken für die nicht gedeckten Sozialpläne der sich in Nachlassstundung befindenden Unternehmungen. Davon wird noch ein Teil wegfallen, weil es sich um die Lohnfortzahlung handelt. Ich möchte auch daran erinnern, dass die Verwaltungsräte der fraglichen Unternehmung ein Vermögen von mehreren Milliarden Franken repräsentieren. Es ist nicht nur eine Frage des politischen Anstandes, sondern auch der ordnungspolitischen Redlichkeit, wenn diese Herren nicht beim Staat anknöpfen, sondern sich bemühen würden, endlich real – d. h. mit Finanzmitteln – zur Vorfinanzierung dieser Sozialpläne Hand zu bieten.

Sie haben nachher – es handelt sich ja um eine Vorfinanzierung – eine entsprechende Forderung gegenüber der Masse. Ich bitte Sie, wie es jetzt auch die Finanzkommission des Ständerates gemacht hat, dem Bundesrat ein Verhandlungsmandat zu geben und ihn zu beauftragen, für die Sicherung der Vorfinanzierung der Sozialpläne zu sorgen. Es ist ein ganz zentrales Anliegen. Ich nehme an, dass auch die Investoren der neuen Gesellschaft verhandlungsbereit sind, denn die Sozialplandiskussion belastet die neue Airline ganz massiv. Aber ich appelliere noch einmal, vor allem an die verantwortlichen Verwaltungsräte der Swissair, nicht mehr beim Staat anzuklopfen, sondern das eigene Portemonnaie zu öffnen.

Ich bitte Sie in diesem Sinne, den Antrag zu unterstützen und dem Bundesrat den Rücken zu stärken.

Schwaab Jean Jacques (S, VD): D'un strict point de vue de l'économie libérale, on peut dire que la faillite de Swissair est certainement la solution la plus avantageuse, la moins risquée et – mais là je ne suis pas un spécialiste – la plus conforme à vos principes. Elle permet le rachat des actifs à la casse, sans reprise nécessaire des activités. Les produits de la vente des actifs permettraient vraisemblablement, en tout cas c'est ce que nous dit le message du Conseil fédéral, de couvrir les créances privilégiées, c'est-à-dire les salaires pour les délais de congé de l'ensemble du personnel. Cette solution a l'avantage aussi d'ouvrir de manière indiscutable l'action en responsabilité contre les administrateurs – c'est d'ailleurs le seul cas où elle est ouverte de plein droit à l'égard de la totalité des créanciers. Et, enfin, il n'y a pas de reprise des dettes pour la nouvelle compagnie qui, par hypothèse, rachèterait quelques avions ou quelques infrastructures.

Mais évidemment, cette solution présente des inconvénients majeurs, on en a beaucoup parlé. Il s'agit, bien sûr, de l'impact négatif sur l'image de la Suisse, si elle existe encore, au niveau aérien.

C'est aussi le fait qu'il n'y pas de possibilité de reprendre globalement les activités parce qu'une telle reprise, on l'a vu tout à l'heure, impliquerait les articles 181 et 333 du Code des obligations qui sont relativement lourds à supporter pour la nouvelle entreprise. Elle n'exclut pas nécessairement des repréailles à l'étranger, même si les traités internationaux semblent s'y opposer. Je peux vous assurer qu'il n'y a aucune garantie à cet égard, et on peut parfaitement imaginer que les avions de la nouvelle compagnie soient bloqués à Bruxelles, à Londres ou ailleurs, là où Swissair aurait par hypothèse des dettes, et ceci même en cas de faillite.

Alors, il faut que les activités continuent. Pour ça, il y a deux solutions: soit une reprise totale et on sait que c'est impossible, soit, comme nous l'envisageons, un concordat. Mais ce concordat aujourd'hui est impossible parce que Swissair est en état de faillite virtuelle et il faut un financement. C'est pour ça, d'ailleurs, que nous sommes ici. Alors, d'accord pour un financement, mais pas uniquement pour l'économie: aussi pour ceux qui la font tourner, c'est-à-dire pour les employés qui doivent avoir un plan social.

Sauver Swissair, ça n'est pas l'affaire de la Confédération – le message du Conseil fédéral est très clair à cet égard. L'intervention qu'on nous demande, c'est une intervention qui se justifie par la dimension politique et sociale de la faillite, 35 000 postes de travail. Mais on sait qu'on nous propose aujourd'hui une opération à très haut risque et, au fond, un risque que l'on assume publiquement avec le financement que nous allons voter et par les fonds privés. Mais le risque est quand même important, vous l'admettez avec moi, de jeter un peu l'argent par les fenêtres. Il ne s'agit tout de même pas de cacahouètes, puisqu'on parle de 2 milliards de francs. Je vous rappelle qu'avec 2 milliards de francs, on paye 20 000 personnes pendant une année, et encore avec des salaires assez convenables.

Alors, si la Confédération investit la moitié de ce qu'il faut pour sauver Swissair, il n'est pas juste que les travailleurs n'en profitent pas.

L'égalité de traitement exige qu'on paie les salaires pendant les délais de congé, ce qui est presque garanti, mais aussi les préretraités et que l'on assure un plan social pour ceux qui ne bénéficieront pas d'un emploi dans la nouvelle compagnie. Et ça n'est pas le rôle de la Confédération de payer. La Confédération doit garantir l'égalité de traitement entre ceux qui continueront de travailler pour la nouvelle compagnie, qui continueront de voler, et ceux qui resteront au sol, mais sans travail et qui n'auront peut-être plus que les yeux pour pleurer. Si on ne leur garantit pas, et si le secteur privé ne leur garantit pas ce plan social, il me semble que la faillite serait préférable.

Alors, nous attendons, et beaucoup dans cette salle avec nous, un signal qui montre qu'on ne se préoccupe pas seulement d'économie, mais qu'on se préoccupe aussi des gens. Mesdames et Messieurs de la droite, si vous voulez que ce projet ait un sens, si on veut sauver Swissair, il faut le faire dans une certaine dignité et cela demande que l'on accepte de subordonner notre versement, qui est quand même important, à un versement complémentaire du secteur privé pour garantir le plan social.

Jossen Peter (S, VS): Ich möchte Sie im Namen der SP-Fraktion bitten, unsere Anträge bei Artikel 3bis zu unterstützen. Es geht darum, dass unsere Fraktion den Bund als Investor dazu verpflichten möchte, die Sozialpläne zugunsten der Beschäftigten durchzusetzen. Das ist eigentlich eine Selbstverständlichkeit. Wir kennen in unserem Land die Verpflichtung, Sozialpläne auszuhandeln. Diese durchzusetzen ist bereits in Fällen mit weit geringeren Auswirkungen schwierig und braucht die ganze Kraft, etwa der Gewerkschaften. Aber unerträglich ist die Vorstellung, dass ausgerechnet beim grössten wirtschaftspolitischen Crash der

letzten Jahre diese Pflicht nicht gelten soll oder irgendwie aufgeweicht wird.

Für unsere Fraktion ist es klar, dass die grossen Summen, die wir hier beschliessen, volkswirtschaftlich und sozialpolitisch nur vertretbar sind, wenn sie in die Sozialplanpflicht eingebettet werden. Dies ist nicht einfach die Aufgabe der Sozialpartner; hier ist die öffentliche Hand eben und auch gerade als Investor gefordert.

Ich bitte Sie hier deshalb um ein klares sozialpolitisches Signal.

Abate Fabio (R, TI): On a devant les yeux un message avec un but clair. Il y a des chances, on l'a vu, il y a des risques et aussi des problèmes dans le domaine du droit du travail. On a cité l'article 333 du Code des obligations. Le Tribunal fédéral ne s'est jamais prononcé sur l'application de l'article aux employeurs qui se trouvent dans une procédure d'insolvabilité. Le message précise qu'une expertise conclut qu'il est préférable de ne pas l'appliquer. On sait qu'en l'absence d'un arrêt du Tribunal fédéral, les expertises pourraient se multiplier. Moi, j'ai confiance dans le message. Pourquoi? parce que ce soir, on a la tâche de prendre des décisions politiques. On n'est pas là pour créer de la jurisprudence. Si on veut rejoindre le but, on ne peut pas s'éloigner de la confiance nécessaire due au message et à son contenu. Avec l'application de l'article 333 CO, l'exercice ne réussirait pas. Le scénario 26/26 serait substitué par le scénario 0/0, avec les conséquences catastrophiques bien mises en évidence dans le même message.

Alors, si on veut accepter le financement du programme de redimensionnement de l'aviation civile, on doit rejeter toutes les propositions qui désirent appliquer l'article 333 du Code des obligations.

Et c'est ce que, au nom du groupe radical-démocratique, je vous invite à faire.

Polla Barbara (L, GE): Je pense que la question que M. Chiffelle voulait poser à M. Abate était la suivante: est-ce que le fait que l'application de l'article 333 du Code des obligations remet en cause le plan financier est une raison valable de ne pas l'appliquer? Voilà quelle était, je pense, la question. Ma réponse est bien évidemment: non. Ce n'est, en aucun cas, une raison valable de ne pas appliquer l'article 333, et je commencerai donc par ce point.

Monsieur Schwaab, vous nous avez très brillamment exposé le fait que l'article 333 s'applique en la matière. En ce qui me concerne, je pense que nous vivons dans un état de droit, enfin je l'espère. Par contre, je n'ai pas les compétences de M. Schwaab, ni les connaissances qui me permettent de dire qu'en l'état l'article 333 s'applique. Il me semble que c'est en fait là, contrairement à ce que vous avez dit, une question juridique et non pas une question politique. Dans la mesure où cet article existe, ou bien il s'applique, et il n'y a pas de discussion, même si cela remet en cause le financement, ou bien il ne s'applique pas et, dans ce cas, il n'y a pas de discussion non plus.

Il est vrai que le message du Conseil fédéral, par rapport à ce point précis, est particulièrement difficile à comprendre. Les tergiversations du Conseil fédéral, le fait qu'on nous dit oui à des interprétations possibles – nous, on pense ceci, mais peut-être que le juge pensera cela – font effectivement se poser la question de savoir où on en est. Quand on sait ce que ça change fondamentalement pour les employés d'une part et pour la compagnie d'autre part, on aurait effectivement souhaité trouver dans ce message une réponse plus claire. En tout état de cause, le groupe libéral s'abstiendra en ce qui concerne la proposition de minorité Maillard.

L'horlogerie a licencié 20 000 personnes entre 1928 et 1935 et l'Etat n'est pas intervenu. Ces deux dernières années, presque toutes, peut-être toutes les start-up ont licencié jusqu'à 50 pour cent de leur personnel depuis la chute du Nasdaq. Personne n'est intervenu, personne n'y a rien vu. Et aujourd'hui Swissair: cette non-intervention qui est prévue dans le plan, est-ce juste ou est-ce injuste? Il me sem-

ble que, quelle que soit la réponse, en tout cas une chose est sûre, c'est qu'on ne peut pas faire juste pour les uns et injuste pour les autres et que, donc, les mesures que l'on prend doivent être identiques dans tous les cas. Or, à l'heure actuelle, les plans sociaux ne sont pas réglés par la loi. A l'heure actuelle, les plans sont réglés dans les conventions collectives.

Donc, si on veut décider que les plans sociaux doivent être un objet politique, il faut, à ce moment-là, modifier les lois.

Les plans sociaux sont donc négociés dans les conventions collectives, ce qui souligne d'ailleurs l'importance des conventions collectives. Bien entendu, par rapport à ce point, le groupe libéral soutiendra le postulat Leutenegger Oberholzer, puisque justement ce qu'il demande, c'est exactement la façon de faire actuelle, sauf qu'il exige que le Conseil fédéral intervienne dans la négociation.

En ce qui concerne le plan social, l'avis du groupe libéral est que le meilleur plan social que l'on puisse envisager, c'est la réembauche rapide. Aux Etats-Unis, 120 000 employés de l'aéronautique ont été licenciés, dont la plus grande partie a été déjà réembauchée. A Zurich, à l'heure actuelle, les plans de réembauche fonctionnent aussi de façon extrêmement active, et c'est bien de cela qu'il faut parler, à savoir de la capacité de la place économique à embaucher et à réembaucher. Elle est certainement un bien meilleur indicateur de la santé ou du malaise d'une place économique que le licenciement en tant que tel.

Par ailleurs, le groupe libéral reconnaît absolument la responsabilité des employeurs et des administrateurs par rapport à leurs employés, des employeurs notamment, puisque ce sont bien les employeurs qui créent les emplois qui, le cas échéant, permettent justement le plan social de réembauche.

Par rapport à ce point, je me permets d'insister encore une fois sur le fait que la plupart des emplois de ce pays, et nous le savons tous, bien sûr, sont créés par les petites et moyennes entreprises et que ce n'est qu'une minorité des emplois qui est créée par les grandes entreprises. Le fait d'avoir demandé, lorsque nous avons examiné le paquet fiscal, une amélioration de la fiscalité des entreprises, eh bien, d'une certaine façon on peut dire que c'est participer au plan social à l'heure actuelle et au meilleur des plans sociaux qui est celui de permettre l'emploi.

Enfin, en ce qui concerne la responsabilité des administrateurs, là aussi, c'est une question juridique et non politique. Je pense qu'on ne peut évidemment pas prendre l'argent des uns pour le donner aux autres en considérant les uns comme coupables. On approcherait là d'un système mafieux et, de nouveau, ce seront les juges qui définiront les responsabilités des uns et des autres.

Pour terminer, les libéraux sont absolument convaincus, et je pense qu'on peut rejoindre là le Parti socialiste notamment, qu'une modification concernant les préretraites sera indispensable. En fait, ce que nous montre la situation Swissair, c'est que le financement des préretraites devrait être assuré indépendamment de la pérennité financière des entreprises. Donc, à l'avenir, pour assurer ce financement, il faut introduire une modification légale. La révision en cours de la LPP offrira un contexte parfait pour une telle modification.

Präsident (Hess Peter, Präsident): Die CVP-Fraktion lässt mitteilen, dass sie der Mehrheit zustimmt und das Postulat Leutenegger Oberholzer unterstützt.

Marti Werner (S, GL), für die Kommission: Wir haben in der Kommission sehr eingehend und breit über diese Problematik von Artikel 333 OR und die Sozialpläne diskutiert. Auch wenn wir in der Kommission bezüglich der Anwendbarkeit von Artikel 333 OR sehr unterschiedliche Meinungen hatten – von linker und grüner Seite ist die Anwendbarkeit dieses Artikels unterstrichen, von der anderen Seite ist das abgelehnt worden –, so bestand zumindest in einem Punkt Einigkeit, nämlich darin, dass es nicht die Aufgabe des Parlamentes ist zu entscheiden, ob Artikel 333 OR Anwendung

findet, dass es auch nicht Aufgabe des Bundesamtes für Justiz, auch nicht Aufgabe des Bundesrates ist, diesen Entscheid zu treffen, sondern dass es schlussendlich Aufgabe der Gerichte ist, im Streitfall darüber zu entscheiden. In diesem Sinne ist es auch richtig, dass Kollege Schwaab seinen Antrag, der die Präjudizierung dieses Entscheids durch das Parlament beinhaltet hätte, zurückgezogen hat.

Die übrigen Anträge, sei es nun der Antrag der Minderheit Maillard, der Antrag Spielmann oder der Antrag Chiffelle, präjudizieren die Anwendbarkeit von Artikel 333 OR nicht, sondern sie machen die Anwendbarkeit von Artikel 333 OR zur Bedingung dafür, dass die entsprechenden Kredite gesprochen werden können. Dieses Argument ist in der Kommission von der Mehrheit abgelehnt worden, weil vonseiten der übrigen Investoren klar zum Ausdruck gebracht wurde, dass sie nicht mitmachen würden, sofern Artikel 333 OR in dieser Weise mit dem Investment verbunden würde. Selbst wenn der Bund sein Investment an diese Bedingungen knüpfen würde, wäre mit den übrigen Investoren erneut zu verhandeln – wobei eben zu befürchten ist, dass diese ihre Zusage dann zurückziehen würden.

Der Antrag Gross Jost, der in der Kommission nicht vorgelegen hat, präjudiziert die Anwendbarkeit von Artikel 333 OR ebenfalls nicht, sondern bezieht sich einzig und allein auf die Arbeitslosenversicherung.

Die Kommission hat den Antrag der Minderheit Maillard aus den Überlegungen, die ich Ihnen dargelegt habe, mit 13 zu 3 Stimmen bei 6 Enthaltungen abgelehnt.

Ich möchte aber noch unterstreichen oder Ihnen darlegen, was vonseiten der Kommission unbestritten war: Einerseits war es die Haltung, wie sie vonseiten des Bundesrates dargelegt wurde, dass hier in erster Linie zu verhandeln, auf der Verhandlungsschiene ein einvernehmliches Resultat zu erzielen sei. Wir wurden dahingehend orientiert, dass die Partner bereits in Verhandlungen stünden; über die Resultate kann ich im Moment nichts sagen.

Ich verweise aber auch auf das Postulat, wie es die WAK-SR bereits einstimmig angenommen hat und das jetzt auch von Frau Leutenegger Oberholzer beantragt wird. In der Kommission ist dieses Postulat noch knapp mit 10 zu 11 Stimmen abgelehnt worden.

Mariétan Fernand (C, VS), pour la commission: La Commission des finances, comme vient de le dire M. Marti Werner, s'est penchée attentivement sur cette question particulièrement sensible et les fronts n'étaient pas aussi clairs qu'on a pu le croire au niveau politique.

Je l'ai dit tout à l'heure: juridiquement, il y a controverse sur cette question et, pour ma part, je ne peux pas partager la sérénité affichée par M. Schwaab quant à l'application de l'article 333 du Code des obligations dans le cas d'espèce. A partir de là, M. Abate l'a bien souligné tout à l'heure puisqu'il est aussi membre de la Commission des finances, il y a une relation de confiance par rapport au scénario proposé par le Conseil fédéral. On peut déplorer que cette question-là n'ait pas été approchée autrement, mais c'est ainsi. Lors de la discussion, M. Dosé notamment nous a clairement fait comprendre que la structure salariale de Swissair ne pouvait pas rentrer dans le cadre d'une prise en compte par la nouvelle société.

C'est à partir de là que la majorité de la commission a considéré, sur la base des explications du Conseil fédéral, qu'accepter que le Parlement prenne une décision sur cette question sensible risquait de mettre en péril le projet. Je reconnais encore une fois la sensibilité de la question. A titre personnel, je m'abstiendrai.

Leuenberger Moritz, Bundespräsident: Die Frage ist, ob Artikel 333 OR anwendbar ist oder nicht. Dieser Artikel steht in einem Gesetz, im Obligationenrecht. Wenn es über die Anwendung eines Artikels eine Auseinandersetzung gibt, dann haben sich die Parteien zu einigen. Wenn sie das nicht können, entscheidet ein Gericht. Deswegen kann weder der

Bundesrat festlegen, ob in diesem Fall Artikel 333 OR gilt oder nicht, noch kann es das Parlament mit einem Bundesbeschluss tun. Im Streitfall wird es ein Gericht entscheiden. Das ist vorher beklagt worden. Man hätte das lieber klarer in der Botschaft gehabt. Aber wir haben dort darauf hingewiesen, dass das Risiko darin besteht, dass ein Gericht in dieser Sache entscheidet.

Nun muss ich festhalten: Artikel 333 OR gilt oder er gilt nicht, ob es nun um Arbeitnehmer geht, die von der neuen Gesellschaft übernommen werden, ob es um Arbeitnehmer geht, die nicht von der Gesellschaft übernommen werden – während der Lohnfortzahlung –, oder für den Regressfall, beispielsweise von der Arbeitslosenversicherung. Es ist also nicht so, dass beim Regress Artikel 333 OR vielleicht nicht gilt, dafür gilt er dann bei übernommenen Arbeitnehmern oder umgekehrt. Er gilt oder er gilt nicht im vorliegenden Falle von Swissair/Crossair.

Das EVD liess wegen der Frage des Regresses durch die Arbeitslosenversicherung beim Bundesamt für Justiz ein Gutachten erstellen. Es wollte nämlich wissen, ob wir, die wir Arbeitslosengelder bezahlen, einen Prozess wagen sollen oder nicht. Das Gutachten ist zum Schluss gekommen, dass Artikel 333 OR in diesem Fall nicht gelte. Das ist vorher kritisiert worden. Es sei ein einseitiges Gutachten, es würden die falschen Professoren zitiert. Die Verfasser des Gutachtens wehren sich dagegen. Ich habe das Papier hier. Es werden die Professoren zitiert, die anderer Meinung sind. Es hat keinen Sinn, dass wir diesen Streit hier austragen. Wir können auch nicht darüber entscheiden. Wie gesagt, das wäre schliesslich Sache eines Gerichts.

Aber dieses Gutachten wurde nur wegen der Regressfrage erstellt, und insofern hat es keine Verbindlichkeit für einen Arbeitnehmer, ob er nun zur Crossair wechsle oder nicht. Wie verhält es sich damit? Wenn Arbeitnehmer der Swissair von der Crossair übernommen werden, will die neue Gesellschaft doch nicht mit einer offenen Rechtsfrage beginnen, die bedeuten könnte, dass ein übernommener Pilot oder eine Person mit einem anderen Beruf zunächst einmal mit einem Rechtsstreit beginnt.

Das heisst, es wird doch mit dem Sozialpartner eine Lösung gefunden, die einen Rechtsstreit ausschliesst. Es ist in unserem Interesse – dem Interesse des Bundesrates als eines Mitinvestors und eines Hauptverantwortlichen –, dass die Sozialpartner einander in dieser Frage finden. Es ist klar, dass nicht alle Berufslöhne tel quel übernommen werden können, das wurde erklärt. Beispielsweise wird die Crossair den Piloten keine Swissair-Spitzenlöhne bezahlen können. Es gibt aber vielleicht andere Berufe, wo die Sozialpartner dann mit Sicherheit eine Lösung finden werden. Wir können also davon ausgehen, dass diejenigen, die zur Crossair wechseln, von der Anrufung des Richters sicherlich befreit werden – wir wollen alles daran setzen, dass das nicht in einem Gerichtsfall endet.

Dennoch bleibt eine andere Frage. Es kann jemand, der durch die Crossair nicht übernommen wird, sagen: Mein Bereich ist durch die Crossair übernommen worden, ich selbst wurde nicht übernommen – mindestens auf die Zeit der Lohnfortzahlung habe ich eigentlich einen Anspruch. Dagegen sind wir nicht gefeit; es ist möglich, dass solche Klagen eingereicht werden. Was dann der Richter entscheiden wird, können wir nicht zu hundert Prozent sagen. Was wir aber nicht wollen, ist, dass nun in diesem Beschluss die Interpretation kodifiziert wird, wonach Artikel 333 OR gelte. Dies wollen wir unter anderem deswegen nicht, weil in der Vereinbarung, welche die Beteiligten zur Schaffung einer neuen Crossair abgeschlossen haben, die Investoren ausdrücklich davon ausgehen, dass die Crossair im Rahmen des Aufbaus ihres Geschäftes von anderen Gesellschaften keinerlei Verpflichtungen und Verbindlichkeiten im Sinne von Artikel 333 OR übernimmt. Davon gehen sie aus. Damit wissen sie schon, dass dieses ein Restrisiko Richter bleiben wird.

Ich ersuche Sie, alle diese «333-Anträge» abzulehnen, und sage umgekehrt: Die neue Gesellschaft und ihre Investoren haben alles Interesse, dass die Sozialpartner einander diesbezüglich finden

Präsident (Hess Peter, Präsident): Wir bereinigen zuerst die Anträge, die sich mit Artikel 333 OR befassen. Anschliessend bereinigen wir die Anträge, die sich im weiteren Umfeld der Sozialplanfrage bewegen.

Anwendung von Art. 333 OR
Application de l'art. 333 CO

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag Gross Jost (Art. 3ter) 68 Stimmen

Für den Antrag Spielmann (Art. 3quinquies) 19 Stimmen

Präsident (Hess Peter, Präsident): Herr Gross Jost lässt mitteilen, dass er seinen Antrag zu Artikel 3ter als Eventualantrag zum Antrag der Minderheit Maillard betrachtet. Herr Schwaab hat seinen Antrag zu Artikel 3bis zugunsten des Antrages der Minderheit Maillard zu Artikel 3bis zurückgezogen.

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit 101 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit (Art. 3bis) 57 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit 101 Stimmen

Für den Antrag Gross Jost (Art. 3ter) 58 Stimmen

Sozialplan – Plan social

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag Schwaab (Art. 3ter) 48 Stimmen

Für den Antrag Spielmann (Art. 3quater) 14 Stimmen

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag Chiffelle (Art. 3bis) 26 Stimmen

Für den Antrag Schwaab (Art. 3ter) 6 Stimmen

Dritte Eventualabstimmung – Troisième vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit 110 Stimmen

Für den Antrag Chiffelle (Art. 3bis) 49 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit 105 Stimmen

Für den Antrag Strahm (Art. 3bis) 59 Stimmen

Präsident (Hess Peter, Präsident): Herr Gross Jost hat seinen Antrag zu Artikel 3bis zurückgezogen.

Weitere Anträge – Autres propositions

Messmer Werner (R, TG): Ich stelle fest – wenigstens in meinem Umfeld –, dass in der Bevölkerung das Engagement als solches viel weniger stört als die Tatsache, dass Steuergelder, und zwar aktuelle Steuergelder, für derartige ausserordentliche Ausgaben eingesetzt werden. Ich stelle zudem fest, dass auch gewisse Ängste – vielleicht nicht ganz unberechtigt – vorhanden sind, dass zukünftig andere notwendige Anliegen gestrichen werden. Darum unterbreite ich Ihnen einen Vorschlag, der dieses Problem löst und der nach bisherigen Diskussionen auf einen eigentlich erstaunlichen Goodwill stösst. Ich beantrage Ihnen, dass die ausserordentlichen Ausgaben von Bund und Kantonen in Zusammenhang mit der Swissair und dem Aufbau der neuen Luftfahrtgesellschaft so weit als möglich aus Goldverkäufen der Nationalbank finanziert werden.

Nun, man kann es drehen und wenden, wie man will: Es gibt klare, einfache, verständliche Gründe, die eigentlich dafür sprechen, dass diese Lösung gar nicht so schlecht ist. Ich möchte Ihnen die wichtigsten aufzählen: Erstens belasten wir mit dieser Lösung nicht den laufenden Haushalt. Zweitens hat sie keine direkten Auswirkungen auf die Staatsver-

schuldung. Drittens werden keine aktuellen Steuergelder verwendet. Ich meine, dass diese Lösung auch ordnungspolitisch einen sauberen Weg darstellt, indem wir nämlich mit ausserordentlichen Erträgen einen ausserordentlichen Aufwand finanzieren.

Es ist erstaunlich, wie viele diese Idee an und für sich gut finden, aber Angst vor den Abstimmungen im nächsten Jahr haben. Ich meine, dass mein Vorschlag keinen Einfluss auf die AHV-Initiative, die Gold-Initiative der SVP, hat. Er hat inhaltlich keinen Einfluss auf den Gegenvorschlag. Denn ich habe ja in meinem Vorschlag keine Idee eingebracht, wie man das umsetzen wolle, obwohl ich zum Beispiel eine Lösung favorisiere, die folgendermassen lauten könnte: In den ersten Jahren nach Inkrafttreten der Bestimmung über die Verwendung der Goldreserven werden die Erträge des Fonds zur Amortisation der Zahlungen von Bund und Kantonen an die Swissair und die neue Luftfahrtgesellschaft verwendet. Es wäre also ein Hinausschieben der anderen Resultate. Darum möchte ich Ihnen beliebt machen, auf diesen Vorschlag einzutreten.

Grobet Christian (S, GE): Je ne veux pas refaire l'histoire de Swissair dont on a longuement parlé ce soir. Le naufrage résulte d'une erreur de gestion monstrueuse et d'une mégalomanie incroyable. Mais on aurait tout de même pu penser que les banques et les milieux économiques dont les représentants sont directement responsables de ce naufrage allaient assumer leurs responsabilités. Non seulement ces milieux n'ont pas voulu assurer le refinancement urgent de Swissair dans les mois qui ont suivi la mise à nu au début de cette année de la situation financière catastrophique de notre compagnie d'aviation, mais encore ont-ils été opposés jusqu'à tout récemment encore à toute aide publique pour sauver Swissair.

Il a fallu que celle-ci soit à la veille du dépôt de son bilan pour que les dirigeants de Swissair viennent au dernier moment demander l'aide de la Confédération, qui a dû débloquer 450 millions de francs dans les pires conditions, alors que les banques avaient failli à leur promesse de fournir les crédits nécessaires à la poursuite des activités de Swissair avec deux conséquences: d'abord les avions cloués au sol avec la mort subite de Swissair, et ensuite la reprise par les banques, dans des conditions scandaleuses, de la majorité du capital-actions de Crossair.

Si l'arrêté fédéral urgent est voté ce soir, la Confédération aura investi plus de 2 milliards de francs dans le sauvetage des activités aériennes suisses, auxquels il faut ajouter 500 millions de francs provenant d'autres collectivités publiques, soit deux tiers de l'effort financier total, un tiers seulement de cet appui financier provenant du secteur privé.

Par contre, la proportion est inverse dans le capital-actions de la future société Crossair. Je peux comprendre que la Confédération ne veuille pas créer une compagnie étatique, mais tout de même, il n'est pas normal qu'un pareil financement comme celui consenti par la Confédération, plus de 2 milliards de francs, se fasse sans contrepartie. D'où la proposition, dans mon premier amendement, qui correspond à ce que ferait n'importe quelle société privée, à savoir que les investissements de la Confédération se fassent en contrepartie d'obligations qui garantissent ces prêts avec un droit de vote, pour que les pouvoirs publics puissent contrôler l'évolution de cette compagnie. Je le dis tout de go, nous n'avons pas confiance en ceux qui ont été désignés pour présider aux destinées de Crossair, et qui sont, du reste, un peu les mêmes gens que ceux qui ont amené Swissair au naufrage.

On peut, du reste, être inquiet que de nouvelles tendances mégalomanes apparaissent avec la compagnie Crossair, notamment en ce qui concerne les vols long-courriers. Il faut, et cela a été dit tout à l'heure par la voix de M. Spielmann, qu'il y ait un véritable contrôle et des garanties qui soient données en ce qui concerne la gestion future de cette compagnie qui va être, pour la majorité de ses actions, entre les mains des banques. Et on a vu que c'était les banques qui

détenaient tous les pouvoirs lors de l'assemblée générale qui a eu lieu au mois d'avril. Il est donc important, pour que la Confédération puisse contrôler cette opération, que l'argent qui est mis dans ce sauvetage soit accordé contre des droits de vote et l'institution d'obligations convertibles.

Par la proposition d'article 3sexties, je demande que les crédits accordés, tant par les pouvoirs publics que par le secteur privé, c'est-à-dire l'ensemble des crédits qui sont mis à disposition pour le refinancement, servent également à garantir la survie des quatre filiales essentielles du groupe Swissair, à savoir les sociétés Gate Gourmet, Swissport, Atraxis et SR Technics, qui sont indispensables pour l'évolution future de Crossair. Il ne faudrait notamment pas se départir d'activités lucratives comme Gate Gourmet au détriment de la rentabilité future du groupe Crossair.

Ma proposition d'article 3septies consiste en la mise sur pied d'un véritable organe de contrôle pour s'assurer que les importants fonds mis à disposition par la Confédération soient utilisés judicieusement. Les organes de contrôle devraient comprendre des représentants à la fois de la Confédération et du personnel des sociétés bénéficiaires, le personnel étant peut-être mieux à même que quiconque d'apprécier quelles seront les activités utiles.

Ma dernière proposition d'un article 3nonies demande que les représentants de la Confédération aient une voix consultative au sein des conseils d'administration des sociétés bénéficiaires des crédits accordés pour contrôler comment ces fonds sont utilisés.

Pour gagner du temps et à la demande de M. Spielmann, j'évoquerai sa proposition qui demande, à l'article 3octies, que deux représentants élus par le personnel puissent également siéger dans les conseils d'administration de ces sociétés précisément pour qu'il n'y ait pas simplement les représentants des employeurs, qui ont fort mal fait leur travail dans le passé, mais également des gens qui savent comment les activités de cette compagnie d'aviation devront se dérouler et qui pourront apporter leur savoir-faire dans la gestion de la compagnie.

Leutenegger Oberholzer Susanne (S, BL): Die Personalverbände fordern eine Vertretung im Verwaltungsrat. Die Forderung ist richtig, sie ist wichtig und auch mutig. Eine Vertretung im Verwaltungsrat bedeutet auch Übernahme von Verantwortung. Ich denke, es ist den Personalverbänden hoch anzurechnen, dass sie sich dieser Verantwortung stellen wollen. Die Forderung ist meines Erachtens auch wichtig und wurde bislang in der ganzen Diskussion um die Besetzung des Verwaltungsrates viel zu wenig thematisiert, während in den letzten Tagen die Vertretung der Regionen im Zentrum der Diskussion stand. Es ist eigentlich eine Selbstverständlichkeit, dass neben dem Kapital auch die Arbeit im Verwaltungsrat vertreten ist. Ich bin auch überzeugt, dass es für die Unternehmung richtig ist, denn die Personalvertreter haben das grösste Interesse an einer stabilen Situation der Unternehmung; sie sind auf Gedeih und Verderb mit dem Schicksal der Unternehmung verbunden.

Ich möchte deshalb den Bundesrat beauftragen oder bitten, dass er sich mit aller Vehemenz hinter die erwähnte Forderung stellt. Es muss auch dem Bundesrat in dieser ganzen Debatte um die Zusammensetzung des Verwaltungsrates, um die Zusammensetzung des obersten Führungsgremiums klar geworden sein, dass es wichtig ist, dass alle Interessen zum Tragen kommen, und es ist vor allem für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus zwei Gründen zentral: zum einen sind sie es, die im Rahmen dieser Restrukturierung die grössten Opfer bringen, und zum andern denke ich, dass gerade die Personalvertreterinnen und -vertreter ein Garant für ein erfolgreiches Wirken der Unternehmung sein können. Ich weiss, dass es eine merkwürdige Forderung im Rahmen des Bundesbeschlusses darstellt, und ich möchte eigentlich gerne die Antwort des Bundesrates abwarten, bevor ich entscheide, ob ich den Antrag so aufrechterhalten möchte oder ob ich ihn allenfalls im Rahmen eines Postulates zur Diskussion stellen will.

Ich wäre deshalb dem Bundesrat für eine Stellungnahme dankbar.

Suter Marc F. (R, BE): Zu vorgerückter Stunde komme ich mit einem Antrag, der auf den ersten Blick vielleicht eher psychologisch anmutet. Aber ich denke, es geht hier auch um die Frage der Gerechtigkeit.

Ich möchte zwei Dinge: Das eine betrifft die Vergangenheit der SAir Group. Es ist bekannt, dass die früheren Organe, beispielsweise Eric Honegger oder Herr Bruggisser, vor ihrem Ausscheiden aus der Verwaltungsratsstätigkeit von der Gesellschaft den goldenen Handschuh bekommen haben. Dieses Geld wird immer noch ausbezahlt. Offenbar ist es so, dass die Zahlungen über Gesellschaften abgewickelt werden, die nicht im Konkurs sind. Ich frage Sie mit Blick auf die Opfersymmetrie – beispielsweise bezüglich dessen, was den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern zugemutet wird –, ob es richtig ist, dass wir indirekt mit Steuergeldern horrenden Abgangsentschädigungen finanzieren, dass Verwaltungsratsmitglieder immer noch gratis mit der ganzen Familie erste Klasse fliegen usw. Wie wollen Sie das Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern erklären, die nicht wissen, wie sie im Januar ihr Budget finanzieren? Ich finde, das muss ein Ende haben. Es ist eine Frage der Gerechtigkeit, weil man den Betroffenen nicht erklären kann, weshalb solche Zahlungen weiter ausgerichtet werden.

Das zweite Anliegen betrifft den neuen Verwaltungsrat der Crossair oder wie die neue Fluggesellschaft dann heissen wird. Bis heute war es so, dass die Verwaltungsräte in der Crossair relativ bescheiden honoriert wurden, nämlich mit 14 000 Franken pro Jahr. Der Präsident hat etwas mehr bekommen, aber nicht wesentlich mehr. Man liest in der Zeitung, dass der neue Verwaltungsratspräsident für einen Halbtagsjob eine Million Franken im Jahr bekommen soll. Ich frage Sie, ob das beim Neustart dieser Swiss Airline ein richtiges Signal ist. Der Verwaltungsrat der Swissair hat ja gezeigt, dass die Bezüge in keinem Verhältnis zur Leistung standen. Ich finde, es ist an der Zeit, dass hier Mass gehalten wird und dass wir das Prinzip der Verhältnismässigkeit durchsetzen, auch mit Blick auf die Löhne in der Crossair. Die Geschäftsleitung der Crossair wird auch relativ bescheiden entschädigt, so beläuft sich das Jahresgehalt der Geschäftsleitungsmitglieder auf 200 000 Franken. Wir wissen auch, dass die Löhne der Crossair-Piloten wesentlich tiefer liegen als früher bei der Swissair. Ich finde es falsch, dass nun wieder die alte Unsitte von enormen Entschädigungen im Verwaltungsrat der Crossair Einzug hält.

Der Bund ist mit den Kantonen zusammen wesentlicher Aktionär mit 38 Prozent. Es wäre eigentlich zu wünschen, dass das Beispiel von Lee Iacocca bei Chrysler im Crossair-Verwaltungsrat Schule machen würde. Er hat als Verwaltungsratspräsident symbolisch nur einen Dollar Lohn bezogen, bis die Firma schwarze Zahlen schrieb. Erst dann hat er mit gutem Gewissen ein Honorar gefordert. Ich denke, dass wir hier ein Zeichen setzen und den Bundesrat ermächtigen sollten, auf dem Verhandlungswege eine angemessene Lösung zu finden. Ich denke, dass eine maximale Begrenzung auf das Doppelte der heutigen Bezüge beim Crossair-Verwaltungsrat das richtige Signal für einen Neustart wäre, wo alle die Ärmel hochkrempeln müssen.

Lustenberger Ruedi (C, LU): Der Bundesrat beantragt für die Mitfinanzierung der angelaufenen Sonderprüfung einen Bundesbeitrag von 2 Millionen Franken. Die Swissair ist leider nicht mehr in der Lage, eine solche Sonderprüfung aus eigenen Mitteln zu finanzieren. Notwendig ist sie aber allemal. Dass eine Sonderprüfung durchgeführt werden muss, ist einer der wenigen gemeinsamen Nenner, die es in der Debatte in diesem Saal gibt. So hat heute beispielsweise Herr Maurer vom grössten Konkursfall der Schweizer Geschichte gesprochen. Frau Leutenegger Oberholzer reitet eine Attacke nicht nur gegen den Verwaltungsrat der Swissair, sondern gegen eine ganze Bundesratspartei. Selbst unser Herr Bundespräsident spricht von einer Krise unseres

Landes und davon, es seien ohne die nötige Sorgfalt Auslandsbeteiligungen eingegangen worden. Sie sehen, eine Sonderprüfung ist unbestritten.

Ausgerechnet heute haben wir nun auf unseren Pulten ein Schreiben des provisorisch eingesetzten Sachwalters vorgefunden. Dieses Papier muss misstrauisch machen. Da wird einerseits dargelegt, dass die Arbeit des Sonderprüfers grundsätzlich bis Ende dieses Jahres abgeschlossen sein könnte. Trotzdem wird in diesem gleichen Schreiben das Vorliegen des Berichtes erst auf Frühling 2003 in Aussicht gestellt. Da wird scheinbar massiv Formaljuristerei betrieben, um den Bericht möglichst lange unter Verschluss zu halten. Ich frage mich, was das soll. Es kann nicht angehen, dass ein Bericht, der notabene von der Öffentlichkeit mitfinanziert wird, dieser Öffentlichkeit – und somit auch uns – bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag vorenthalten wird.

Deshalb frage ich den Bundesrat, ob er bereit ist, sich für eine beförderliche Erledigung dieser Sonderprüfung einzusetzen.

Nun zu meinem Antrag: Wenn wir schon berechtigterweise mit Bundesgeldern eine Mitfinanzierung unterstützen, dann sollten wir für uns auch den Anspruch erheben, den Bericht zu erhalten. Es bleibt uns als Parlament dann überlassen, die Schlüsse aus diesem Bericht zu ziehen. Es wird dann zumal mit Sicherheit noch einmal eine politische Diskussion absetzen. Das wird nicht alle in diesem Saal im gleichen Ausmass freuen. Aber diese Diskussion zu führen, dazu sind wir nach den Ereignissen bei der Swissair nicht nur berechtigt, sondern geradezu verpflichtet.

Stimmen Sie meinem Antrag zu.

Marti Werner (S, GL), für die Kommission: Sämtliche Anträge, die nun vorliegen und diskutiert worden sind, lagen der Kommission nicht vor. Ich will mich deshalb kurz fassen und versuchen, die Haltung der Kommission, wie sie nicht explizit zum Ausdruck gekommen, aber in den Grundsätzen diskutiert worden ist, auf diese Projekte zu übertragen.

Zum Antrag Messmer können Sie der Botschaft entnehmen, dass vonseiten des Bundes hier keine separate Finanzierung ins Auge gefasst wird und deshalb eine solche Möglichkeit auch nicht diskutiert worden ist. Persönlich möchte ich darauf hinweisen, dass es falsch wäre, wenn das Swissair-Projekt quasi als Konkurrenzprojekt zur Stiftung Solidarität Schweiz ausgestaltet würde. Das ist es nämlich nicht; es sind zwei verschiedene Anliegen, die in unserem Lande gelöst werden müssen.

Zum Antrag Grobet für einen Artikel 3sexies: Ich denke, dass einzelne Bestandteile dieses Antrages bereits hinfällig sind, indem für Atraxis und SR Technics bereits Lösungen gesucht und auch gefunden worden sind.

Bezüglich des Antrages Grobet für Artikel 3bis verweise ich darauf, dass wir noch den Antrag auf die Formulierung einer Kommissionsmotion von Kollege Hofmann Urs haben. Diese Motion weist an und für sich in formeller Hinsicht den richtigen Weg, denn wir können nicht im Rahmen dieses Bundesbeschlusses in die gesellschaftsrechtlichen Mechanismen eingreifen. Der Antrag Grobet steht also im Widerspruch zum Gesellschaftsrecht.

Das Anliegen des Antrages Grobet für Artikel 3novies ist teilweise bereits realisiert, indem im Verwaltungsrat auch ein Vertreter des Bundes vorgesehen ist. Dasselbe gilt für Artikel 3septies: das diesbezügliche Anliegen wurde zumindest in dem Sinne realisiert, als die Finanzkontrolle die Aufgabe hat, diesen Übergangskredit von 1 Milliarde Franken eng zu begleiten und auch dafür zu sorgen, dass diese Mittel richtig verwendet werden.

Der Antrag Leutenegger Oberholzer Susanne lag der Kommission in Form eines Postulates vor und wurde dort mit der Begründung abgelehnt, dass man keine Einschränkung bei der Wahl des Verwaltungsrates vorsehen wollte, sondern dass man den fachlich am besten ausgewiesenen Verwaltungsrat für dieses Unternehmen suchen wollte.

Zum Antrag Suter: Aus meiner persönlichen Sicht verdient er gewisse Sympathien. Ich denke aber, dass er juristisch

relativ schwierig umzusetzen ist. Ich gehe davon aus, dass dort, wo Zahlungen für Abgangsentschädigungen geleistet werden müssen, diese Zahlungen durch den Sachwalter sicher sofort eingestellt worden sind, denn die konnten ja nicht mehr finanziert werden. Das betrifft Unternehmungen, welche sich in Nachlassstundung befinden. Die Entschädigung des Verwaltungsrates der Crossair ist an und für sich eine Frage, die dann von der Gesellschaft zu lösen ist – wobei ich Ihnen sagen kann, dass auch dies ein Diskussionspunkt in der Finanzkommission war. Vonseiten der Finanzkommission ist auch klar zum Ausdruck gebracht worden, dass man es nicht verstehen würde, wenn hier derartige Verwaltungsrats honorare gezahlt würden, wie sie in den Medien kolportiert worden sind. Ich kann Sie zudem darüber orientieren, dass auch vonseiten der Unternehmung selbst gesagt worden ist, dass man so etwas schwer verstehen würde, wenn man gleichzeitig das Lohngefüge in der Unternehmung rechtfertigen müsste.

Zum letzten Antrag von Herrn Lustenberger. Hier verweise ich darauf, dass wir bei den Krediten diesen Betrag nicht nur auf die Sonderprüfung beschränkt haben, sondern wir haben hier die entsprechenden Mittel dafür eingestellt, dass eben auch die Verantwortlichkeiten abgeklärt und allenfalls gegebene Forderungen durchgesetzt werden müssen. Ob dafür eine Sonderprüfung in der Form, wie sie ursprünglich aufgegleist worden ist, notwendig ist, das muss noch abgeklärt werden. Ich gehe dabei davon aus, dass wir den Bericht der Sonderprüfung sicher erhalten werden. Wir werden ihn vermutlich im Parlament über den offiziellen Weg etwas später erhalten als über die Medien, denn dort wird er sicher bekannt gegeben werden.

Formell beantrage ich Ihnen, diese Anträge, die zusätzlich gestellt worden sind, abzulehnen.

Villiger Kaspar, Bundesrat: Ich möchte Ihnen eigentlich empfehlen, diesen Bundesbeschluss nicht mit Dingen zu belasten, die für die Umsetzung eines Finanzierungsbeschlusses nicht direkt nötig und zwingend sind. Ich befürchte nämlich, dass beim Ständerat wenig Verständnis für solche Sonderanliegen vorhanden sein wird, und das könnte zu einer Differenzbereinigung führen, die es verhindern könnte, dass wir während dieser Sondersession fertig werden. Wir sind ganz klar der Meinung: Es geht um so viele Tausend Leute, deren Schicksal von dieser Vorlage abhängt, es sind so viele Milliarden auch im Spiel, dass es unzumutbar wäre, hier auch nur den Hauch einer Unsicherheit bis in die Wintersession zu belassen.

Zu den Anträgen im Einzelnen, zuerst zum Antrag Messmer: Ich wäre ein schlechter Finanzminister, wenn ich es nicht anerkennend zur Kenntnis nehmen würde, dass mir jemand helfen möchte, eine Ausgabe zu finanzieren. Ich habe darauf hingewiesen, dass der Bundesrat nicht beabsichtigt, eine Sonderfinanzierung oder eine Sondersparübung zu machen, sondern dass diese einmalige Ausgabe letztlich über die Verschuldung finanziert werden soll. Die Idee, die Herr Messmer hier hat, ist an sich vertretbar. Sie hat einfach den Nachteil, dass sie an sich schon umstrittene Geschäfte miteinander verknüpft. Das ist nie ohne Problematik. Wenn ich den Antrag lese und analysiere, stelle ich fest: Da es darin «so weit als möglich» heisst, besitzt der Antrag eher deklamatorischen Charakter, weil er nicht zwingend ist. Das ist für mich aber schon ein Grund, ihm nicht zuzustimmen, weil in der Differenzbereinigung der Ständerat – so, wie ich ihn kenne – nicht viel Musikgehör zeigen wird; dies vor allem, weil wir in der ständerätlichen Kommission bereits einen ähnlichen Antrag besprochen haben.

An sich müsste Herr Messmer dieses Anliegen einbringen, wenn es um die Solidaritätsstiftung und um die Verwendung der Goldreserven geht. Dort stellt sich das Problem, dass bei der Vorlage über die Verwendung der Goldreserven an sich keine Differenzen mehr bestehen. Es gibt nur noch Differenzen in anderen Bereichen. Ohne Differenzen ist es zwar nicht unmöglich, aber auch nicht ganz einfach, das Verfahren wieder aufzubrechen. Es ist Herrn Messmer selbst-

verständlich unbenommen, es dort noch einmal zu versuchen. Ich fürchte aber, dass das Drittelsmodell so ausgewogen ist, dass es nicht ganz einfach werden dürfte. Ich würde es im Prinzip vorziehen, das nicht hier zu behandeln; es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass die Frage dann zumal in der Differenzbereinigung noch einmal besprochen wird.

Zum Antrag Spielmann betreffend Einsitznahme von Personalvertretern im Verwaltungsrat und gleichzeitig zum Antrag Leutenegger Oberholzer: Zwischen den beiden Anträgen gibt es zwei Unterschiede. Herr Spielmann möchte zwei Vertreter, Frau Leutenegger Oberholzer eine «angemessene» Vertretung. Frau Leutenegger Oberholzer schreibt in ihrem Antrag, «der Bundesrat setzt sich dafür ein», Herr Spielmann macht den Einbezug von Personalvertretern zur zwingenden Bedingung für die Freigabe dieser Gelder.

Zum Grundsätzlichen: Die Erfahrungen mit Personalvertretern in Verwaltungsräten werden unterschiedlich beurteilt. Häufig werden sie als sehr gut beurteilt, und es spricht einiges dafür, auch das Personal in eine gewisse Verantwortung für die Unternehmung einzubeziehen. Es gibt aber auch Leute, die sagen, der Personalvertreter sei in einer schwierigen Doppelrolle. Ich will mich hier der Äusserung einer eigenen Meinung enthalten. Der Bundesrat hat sich darüber nicht unterhalten. Der Bundesrat hat allerdings in den Betrieben, in denen der Bund eine Mehrheit hat – Post und SBB –, Personalvertretungen zugestimmt.

Ich gehe davon aus, dass in dieser neuen Gesellschaft letztlich die Aktionäre darüber entscheiden, wen sie in den Verwaltungsrat wählen. Dort ist die öffentliche Hand in der Minderheit, und der Bund verfügt nur über 20 Prozent des Kapitals. Wir können also ohnehin nicht versprechen, dass wir so etwas durchsetzen können. Nach meiner Beurteilung werden sich die Investoren in dieser Situation sagen, sie wollten in diesem knallharten wirtschaftlichen Umfeld keine Verpflichtungen eingehen, die über jene des OR hinausgehen. Deshalb möchte ich Ihnen dringend empfehlen, den Antrag Spielmann abzulehnen. Die Aktionäre würden eine Bindung dieser Geldsprechung an eine solche Bedingung sicherlich nicht akzeptieren können, weil sie in der Vereinbarung nicht enthalten ist.

Der Antrag Leutenegger Oberholzer bittet den Bundesrat, sich für eine Personalvertretung einzusetzen. Ich wäre Frau Leutenegger Oberholzer dankbar, wenn auch sie nicht eine sachfremde Bedingung zu einem Finanzierungsbeschluss aufrechterhalten würde. Aber was ich ihr zusichern könnte, ist, dass wir dieses Problem im Kreis der Investoren und der für den Verwaltungsrat Verantwortlichen zur Diskussion stellen, zur Sprache bringen und auch die Vorzüge einer solchen Vertretung entsprechend herausstreichen würden.

Zu den verschiedenen Anträgen Grobet: Ich weiss nicht, ob ich die richtige Reihenfolge finde. Mit einem seiner Anträge möchte Herr Grobet die Kredite an die Bedingung binden, dass der Bund in der neuen Gesellschaft so etwas wie umwandelbare Obligationen bekommt. Das haben wir den Investoren zur Diskussion vorgelegt. Die Investoren hatten für diese Sache kein Musikgehör, weil es natürlich eine Verwässerung des Wertes ihrer Mittel wäre. Umgekehrt wollten die Investoren – oder wenigstens ein Teil davon –, dass der Bund in der Übergangszeit Gelder für die ersten Anfangsverluste einschießt. Wir haben dann ausgehandelt, auf diese Option zu verzichten. Dafür waren die Investoren einverstanden, die Anfangsverluste mit dem Kapital aufzufangen, an dem wir uns auch mit 20 Prozent beteiligen. Aber diese eine Milliarde Franken wird zu 80 Prozent von den anderen Aktionären aufgebracht. Wir finden, das sei ein guter Tausch gewesen. Den Antrag Grobet würden wir niemals durchbringen. Das würde die Vereinbarung sicher zu Fall bringen.

Zum zweiten Antrag Grobet betreffend die Bedingungen im Verwaltungsrat der begünstigten Gesellschaften – hier geht es um die Crossair; bei der Swissair, die im Nachlassverfahren steht, ist es ein Überbrückungskredit –: Hier haben wir vereinbart, dass der Bund eine Vertretung erhält. Das ist an sich gelöst, Herr Siegenthaler wird diese Vertretung übernehmen. Hingegen wäre es dann nicht mehr gerechtfertigt,

das sozusagen auf Dauer festgeschrieben zu haben, wenn wir uns einmal von den Aktien trennen. Deshalb bitte ich Sie, auch diesen Antrag abzulehnen.

Laut drittem Antrag Grobet soll ein Kontrollorgan eingesetzt werden mit der Aufgabe, die Verwendung der Kredite zu überwachen. Bei den Langstreckenflügen ist das der Fall, weil die Eidgenössische Finanzkontrolle dort sehr gute Arbeit leistet und praktisch jede Zahlung im Detail überprüft. Deshalb müssen Sie das hier nicht festschreiben; das machen wir ohnehin. Das ist eine Bedingung des Vertrages. Bei der Crossair hingegen verletzt das die obligationenrechtlichen Bestimmungen, und andere Aktionäre würden es nicht gestatten, dass ein Einzelaktionär mit einer Minderheitsbeteiligung eine besondere Kontrolle ausüben könnte. Ich muss Sie dringend bitten, diesen Antrag abzulehnen.

Laut letztem Antrag von Herrn Grobet sollen die Kredite nur freigegeben werden, wenn die Tochtergesellschaften der Swissair-Gruppe aufrechterhalten werden können: Gate Gourmet, Swissport, Atraxis und SR Technics. Das würde ich auch nicht in den Bundesbeschluss aufnehmen, aber es ist klar, dass das für uns eine Bedingung ist, weil diese Firmen überleben müssen. Im Moment ist es so, dass die Überbrückungsfinanzierung für Atraxis und SR Technics durch die Kantone Zürich, Genf und Basel sowie die Flughafengesellschaft und die Banken sichergestellt ist. Bei Swissport steht der Verkauf bevor, und Gate Gourmet ist überlebensfähig. Ich glaube, dass es nicht nötig ist, das festzuschreiben, aber wir sind uns bewusst, dass die flughnahen Bereiche überleben müssen. Ich bitte Sie, auch diesen Antrag abzulehnen.

Zum Antrag Suter: Hier muss ich Ihnen zuerst sagen, dass der erste Teil des Antrages für uns völlig undurchführbar ist, und zwar deshalb, weil hier eigentlich von der Swissair verlangt wird, dass sie gewisse Zahlungen nicht mehr leisten darf. Aber es ist eigentlich der Sachwalter, der über Zahlungen bestimmt. Die Swissair können wir nicht dazu erpressen, diese Zahlungen einzustellen. Im Interesse des Bundes liegt ja die Rettung oder die Vorbereitung der Langstreckenflüge der neuen Airline. Ich sehe also nicht, wo wir hier irgendwo einen Anhaltspunkt hätten, die Swissair dazu zu bewegen, vertragliche Bindungen, die sie eingegangen ist, in irgendeiner Form wieder aufzulösen. Ich äussere mich hier nicht zu den Summen und all diesen Dingen – da kann man unterschiedliche Meinungen haben; ich kenne sie auch nicht. Aber dieser erste Teil des Antrages ist eine unmögliche Forderung an uns, den muss man ablehnen.

Die zweite Forderung: Die Verwaltungsräte sind alles Leute, die äusserst anspruchsvolle Berufe haben und die einen ausserordentlichen Aufwand leisten müssen. Sie werden in der ersten Zeit monatlich mindestens zwei Sitzungen haben, der Präsident wahrscheinlich sogar wöchentlich zwei. Er wird 60 Prozent seiner Arbeitszeit opfern. Wenn Sie die Ansätze begrenzen, dann können Sie im Moment vergessen, dass wir die besten Leute für diese Aufgabe finden, bei der es um Milliarden Franken geht sowie darum, dass sich ein transkontinentales Flugunternehmen mit anderen transkontinentalen Flugunternehmen messen muss. Dazu ist erforderlich, den Arbeitsaufwand nach marktüblichen Ansätzen zu entgelten – selbstverständlich möglichst günstig, möglichst auch mit Erfolgsprämien usw. Aber ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen, weil man nicht diesen Massstab anlegen darf. Aber wir wissen natürlich, dass die Entschädigungen der Verwaltungsräte auch irgendwie in Relation zum gesamten Umfeld stehen und vertretbar sein müssen.

Ich komme noch zum Antrag Lustenberger. Dieses Anliegen ist selbstverständlich berechtigt. Es geht hier darum, dass wir objektiv erfahren, was vorgegangen ist und ob es Verletzungen der Sorgfaltspflicht gegeben hat, die später zu irgendwelchen Verfahren führen könnten. Wir haben dafür einen Kredit von zwei Millionen Franken vorgesehen. Wir können nicht sagen, dass das die Fortsetzung der Sonderprüfung sein wird. Die Sonderprüfung ist ein Verfahren für die Aktionäre; jetzt ist der Sachwalter dort tätig, und der hat an die Gläubiger und nicht an die Aktionäre zu denken. Das ergibt ein gewisses Spannungsfeld. Wir versuchen mit dem

Sachwalter zusammen ein Verfahren zu entwickeln. Deshalb steht im Kommissionsantrag zu Recht, es gehe um die «Klärung der Verantwortlichkeiten» und nicht um das Instrument, das wir schaffen. Die Verantwortlichkeiten wollen wir klären, und deshalb sind wir auch bereit, Geld darin zu investieren. Für mich ist es selbstverständlich, Herr Lustenberger, dass man diese Ergebnisse offen legen muss. Es ist ein Politikum, wir wissen das, und wenn wir schon so viel Geld dafür einsetzen, besteht auch ein öffentliches Interesse an der Kenntnis der Resultate.

Deshalb sollten Sie den Finanzierungsbeschluss nicht mit dieser Forderung belasten. Aber es ist selbstverständlich, dass die Resultate offen gelegt werden und dass Sie dann Gelegenheit haben, diese in geeigneter Form zu diskutieren. Ich wäre in diesem Sinne froh, wenn Sie Ihren Antrag zurückziehen könnten, weil Ihr Anliegen erfüllt wird.

Spielmann Jean (–, GE): Suite à la présentation de ma proposition d'article 3octies sur la représentation du personnel dans les conseils d'administration et les réponses du Conseil fédéral, je retire ma proposition. J'espère que les négociations et les démarches entreprises permettront de répondre à cette requête.

Plutôt que de l'avoir formellement dans la loi et éventuellement bien sûr de risquer un vote négatif, je préfère trouver une issue positive et je retire ma proposition.

Leutenegger Oberholzer Susanne (S, BL): Herr Bundesrat Villiger, ich habe gerne zur Kenntnis genommen, dass Sie sich dafür einsetzen, das Gespräch nochmals aufnehmen und die Vertretung des Personals im Verwaltungsrat ernsthaft zur Diskussion stellen werden.

Ich ziehe meinen Antrag zurück, auch weil ich heute kein negatives Abstimmungsresultat in diesem Saal möchte, aber ich gehe davon aus, dass Sie das Anliegen ganz ernsthaft prüfen und mit den Investoren besprechen werden.

Lustenberger Ruedi (C, LU): Das Wort unseres Finanzministers ist mir so viel wert, dass ich meinen Antrag zurückziehe.

Präsident (Hess Peter, Präsident): Folgende Anträge sind zurückgezogen worden: Minderheit Zanetti (Art. 3ter), Lustenberger (Art. 3bis), Leutenegger Oberholzer (Art. 3ter) und Spielmann (Art. 3octies).

Frau Leutenegger Oberholzer hat auch ihren Antrag zu Artikel 3bis zurückgezogen, und zwar zugunsten ihres Postulates 01.3653.

Wir stimmen nun über die noch verbleibenden Anträge ab.

Erste Abstimmung – Premier vote

Für den Antrag Suter (Art. 3bis) 81 Stimmen
Dagegen 94 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

Für den Antrag Messmer (Art. 3bis) 10 Stimmen
Dagegen 166 Stimmen

Dritte Abstimmung – Troisième vote

Für den Antrag Grobet (Art. 3bis) 61 Stimmen
Dagegen 116 Stimmen

Vierte Abstimmung – Quatrième vote

Für den Antrag Grobet (Art. 3sexies) 33 Stimmen
Dagegen 118 Stimmen

Fünfte Abstimmung – Cinquième vote

Für den Antrag Grobet (Art. 3septies) 56 Stimmen
Dagegen 116 Stimmen

Sechste Abstimmung – Sixième vote

Für den Antrag Grobet (Art. 3novies) 53 Stimmen
Dagegen 114 Stimmen

Art. 4*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté**Ausgabenbremse – Frein aux dépenses**Art. 1 Abs. 1 – Art. 1 al. 1**Abstimmung – Vote**(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 01.067/1629)*

Für Annahme der Ausgabe 118 Stimmen

Dagegen 53 Stimmen

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht**La majorité qualifiée est acquise**Art. 1 Abs. 2 – Art. 1 al. 2**Abstimmung – Vote**(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 01.067/1630)*

Für Annahme der Ausgabe 118 Stimmen

Dagegen 51 Stimmen

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht**La majorité qualifiée est acquise**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble**(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 01.067/1628)*

Für Annahme des Entwurfes 110 Stimmen

Dagegen 56 Stimmen

01.3649

**Motion FK-NR (01.067)
(Minderheit Kaufmann).****Finanzierung
Swissair-Kredite****Motion CdF-CN (01.067)
(minorité Kaufmann).****Financement
des crédits Swissair**Einreichungsdatum 14.11.01Date de dépôt 14.11.01

Nationalrat/Conseil national 16.11.01

Zurückgezogen – Retiré

01.3653

**Postulat
Leutenegger Oberholzer Susanne.
Vorfinanzierung
der Sozialpläne****Postulat
Leutenegger Oberholzer Susanne.
Préfinancement
des plans sociaux**Einreichungsdatum 16.11.01Date de dépôt 16.11.01

Nationalrat/Conseil national 16.11.01

Überwiesen – Transmis

01.3186

**Interpellation
sozialdemokratische Fraktion.
Krise der SAir Group****Interpellation
groupe socialiste.
Crise de SAir Group***Diskussion – Discussion*Einreichungsdatum 23.03.01Date de dépôt 23.03.01

Nationalrat/Conseil national 05.10.01

Nationalrat/Conseil national 16.11.01

Leutenegger Oberholzer Susanne (S, BL): Die Antwort auf die Interpellation wurde von den Realitäten überholt. Der Bundesrat hat, das zeigt seine Antwort, etwas spät reagiert, aber dafür heftig, als er es getan hat.

Ich bin mit der Beantwortung der Interpellation nicht zufrieden, aber ich bin mit dem Resultat der heutigen Debatte zufrieden.

01.3605

**Motion
sozialdemokratische Fraktion.
Zukunft der Swissair-Gruppe****Motion
groupe socialiste.
Avenir du groupe Swissair**Einreichungsdatum 05.10.01Date de dépôt 05.10.01

Nationalrat/Conseil national 16.11.01

Hofmann Urs (S, AG): Auch hier kann ich darauf hinweisen, dass die Angelegenheit aufgrund der Anträge des Bundesrates überholt ist. Die Motion ist heute weitgehend gegenstandslos. Es gibt einzelne Punkte, die über den Fall hinaus, was das Nachlassverfahren betrifft, noch Aktualität haben werden. Aber die werden wir Ihnen mit separaten Vorstössen unterbreiten. Die Motion wird in diesem Sinne zurückgezogen.

Zurückgezogen – Retiré

**Geschäft / Objet:**
 Bundesbeschluss über die Finanzierung des Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt
 Arrêté fédéral concernant le financement du programme de redimensionnement de l'aviation civile
Gegenstand / Objet du vote:

Ausgabenbremse Art. 1, 1. Teil (1'000 Millionen)

Abstimmung vom / Vote du: 16.11.2001 23:03:45

Abate	+	R	TI	Fehr Hans	*	V	ZH	Kunz	=	V	LU	Schmid Odilo	+	C	VS
Aeppli Wartmann	+	S	ZH	Fehr Hans-Jürg	+	S	SH	Kurrus	+	R	BL	Schmied Walter	=	V	BE
Aeschbacher	+	E	ZH	Fehr Jacqueline	+	S	ZH	Lachat	+	C	JU	Schneider	+	R	BE
Antille	+	R	VS	Fehr Lisbeth	+	V	ZH	Lalive d'Epina	+	R	SZ	Schwaab	=	S	VD
Baader Caspar	=	V	BL	Fehr Mario	+	S	ZH	Laubacher	=	V	LU	Seiler Hanspeter	o	V	BE
Bader Elvira	+	C	SO	Fetz	+	S	BS	Lauper	*	C	FR	Siegrist	*	V	AG
Banga	+	S	SO	Fischer-Seengen	+	R	AG	Leu	+	C	LU	Simoneschi-Cortesi	+	C	TI
Bangerter	+	R	BE	Fohn	*	V	SZ	Leutenegger Hajo	+	R	ZG	Sommeruga	o	S	BE
Baumann Alexander	=	V	TG	Freund	=	V	AR	Leutenegger Susanne	+	S	BL	Speck	*	V	AG
Baumann Ruedi	=	G	BE	Frey Claude	*	R	NE	Leuthard	+	C	AG	Spielmann	=	-	GE
Baumann Stephanie	+	S	BE	Frey Walter	=	V	ZH	Loepfe	+	C	AI	Spuhler	*	V	TG
Beck	*	L	VD	Gadient	+	V	GR	Lustenberger	+	C	LU	Stahl	=	V	ZH
Berberat	+	S	NE	Galli	+	C	BE	Maillard	o	S	VD	Stamm Luzi	=	V	AG
Bernasconi	+	R	GE	Garbani	+	S	NE	Maitre	+	C	GE	Steiniger	+	R	UR
Bezzola	+	R	GR	Genner	=	G	ZH	Mariétan	+	C	VS	Steiner	+	R	SO
Bigger	=	V	SG	Giezendanner	=	V	AG	Marti Werner	+	S	GL	Strahm	o	S	BE
Bignasca	+	-	TI	Glasson	+	R	FR	Marty Kälin	+	S	ZH	Studer Heiner	+	E	AG
Binder	=	V	ZH	Glur	=	V	AG	Maspoli	+	-	TI	Stump	+	S	AG
Blocher	=	V	ZH	Goll	+	S	ZH	Mathys	o	V	AG	Suter	+	R	BE
Borer	=	V	SO	Graf	=	G	BL	Maurer	=	V	ZH	Teuscher	=	G	BE
Bortoluzzi	=	V	ZH	Grobet	o	S	GE	Maury Pasquier	o	S	GE	Thanei	+	S	ZH
Bosshard	+	R	ZH	Gross Andreas	+	S	ZH	Meier-Schatz	o	C	SG	Theiler	+	R	LU
Brunner Toni	=	V	SG	Gross Jost	+	S	TG	Ménétreay Savary	=	G	VD	Tillmanns	+	S	VD
Bugnon	*	V	VD	Guisan	+	R	VD	Messmer	+	R	TG	Triponoz	+	R	BE
Bühlmann	=	G	LU	Günter	+	S	BE	Meyer Thérèse	+	C	FR	Tschäppät	+	S	BE
Bührer	+	R	SH	Gutzwiller	+	R	ZH	Mörgeli	=	V	ZH	Tschuppert	+	R	LU
Cavalli	+	S	TI	Gysin Hans Rudolf	+	R	BL	Mugny	=	G	GE	Vallender	o	R	AR
Chappuis	=	S	FR	Gysin Remo	o	S	BS	Müller Erich	+	R	ZH	Vaudroz Jean-Claude	+	C	GE
Chevrier	+	C	VS	Haering Binder	+	S	ZH	Müller-Hemmi	+	S	ZH	Vaudroz René	+	R	VD
Chiffelle	=	S	VD	Haller	+	V	BE	Nabholz	+	R	ZH	Vermot	*	S	BE
Christen	+	R	VD	Hämmerle	+	S	GR	Neiryneck	+	C	VD	Vollmer	+	S	BE
Cina	+	C	VS	Hassler	+	V	GR	Oehrl	*	V	BE	Waber Christian	=	E	BE
Cuče	=	G	NE	Heberlein	+	R	ZH	Pedrina	+	S	TI	Walker Félix	+	C	SG
de Dardel	+	S	GE	Hegetschweiler	+	R	ZH	Pelli	+	R	TI	Walter Hansjörg	+	V	TG
Decurtins	+	C	GR	Heim	+	C	SO	Pfister Theophil	=	V	SG	Wandfluh	=	V	BE
Donzé	+	E	BE	Hess Berhard	+	-	BE	Polla	=	L	GE	Wasserfallen	o	R	BE
Dormann Rosemarie	+	C	LU	Hess Peter	+	C	ZG	Raggenbass	+	C	TG	Weigelt	o	R	SG
Dormond Marlyse	=	S	VD	Hess Walter	+	C	SG	Randegger	+	R	BS	Weyeneth	=	V	BE
Dunant	=	V	BS	Hofmann Urs	+	S	AG	Rechsteiner Paul	+	S	SG	Widmer	+	S	LU
Dupraz	+	R	GE	Hollenstein	=	G	SG	Rechsteiner-Basel	+	S	BS	Widrig	o	C	SG
Eberhard	+	C	SZ	Hubmann	+	S	ZH	Rennwald	*	S	JU	Wiederkehr	+	E	ZH
Egerszegi	*	R	AG	Imfeld	+	C	OW	Riklin	+	C	ZH	Wirz-von Planta	=	L	BS
Eggly	=	L	GE	Imhof	+	C	BL	Robbiani	+	C	TI	Wittenwiler	+	R	SG
Ehrl	+	C	AG	Janiak	+	S	BL	Rossini	=	S	VS	Wyss Ursula	=	S	BE
Engelberger	+	R	NW	Joder	=	V	BE	Ruey	=	L	VD	Zäch	+	C	AG
Estermann	+	C	LU	Jossen	+	S	VS	Sandoz Marcel	+	R	VD	Zanetti	+	S	SO
Fasel	=	G	FR	Jutzet	*	S	FR	Schenk	=	V	BE	Zapfl	+	C	ZH
Fässler	+	S	SG	Kaufmann	=	V	ZH	Scherer Marcel	=	V	ZG	Zbinden	+	S	AG
Fattebert	*	V	VD	Keller Robert	o	V	ZH	Scheurer Rémy	=	L	NE	Zisyadis	=	-	VD
Favre	+	R	VD	Kofmel	+	R	SO	Schlüer	=	V	ZH	Zuppiger	=	V	ZH

+ ja / oui / si * entschuldigt / excusé / scusato, abwesend / absent / assente
 = nein / non / no hat nicht teilgenommen / n'ont pas voté / non ha votato
 o enth. / abst. / ast. # Der Präsident stimmt nicht / Le président ne prend pas part aux votes

Ergebnisse / Résultats:

Gesamt / Complète / Tutto		Fraktion / Groupe / Gruppo								
ja / oui / si		C	G	L	R	S	E	V	-	
ja / oui / si	118	32	0	0	37	37	4	5	3	
nein / non / no	53	0	10	5	0	6	1	29	2	
enth. / abst. / ast.	14	2	0	0	3	6	0	3	0	
entschuldigt / excusé / scusato	15	1	0	1	2	3	0	8	0	

Bedeutung Ja / Signification de oui: Zustimmung
 Bedeutung Nein / Signification de non: Ablehnung

**Geschäft / Objet:**
 Bundesbeschluss über die Finanzierung des Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt
 Arrêté fédéral concernant le financement du programme de redimensionnement de l'aviation civile
Gegenstand / Objet du vote:

Ausgabenbremse Art. 1, 2. Teil (600 Millionen)

Abstimmung vom / Vote du: 16.11.2001 23:04:40

Abate	+	R	TI	Fehr Hans	*	V	ZH	Kunz	=	V	LU	Schmid Odilo	+	C	VS
Aeppli Wartmann	+	S	ZH	Fehr Hans-Jürg	+	S	SH	Kurrus	+	R	BL	Schmied Walter	=	V	BE
Aeschbacher	=	E	ZH	Fehr Jacqueline	+	S	ZH	Lachat	+	C	JU	Schneider	+	R	BE
Antille	+	R	VS	Fehr Lisbeth	+	V	ZH	Lalive d'Epinay	+	R	SZ	Schwaab	+	S	VD
Baader Caspar	=	V	BL	Fehr Mario	+	S	ZH	Laubacher	=	V	LU	Seiler Hanspeter	o	V	BE
Bader Elvira	+	C	SO	Fetz	+	S	BS	Lauper	*	C	FR	Siegrist	*	V	AG
Banga	+	S	SO	Fischer-Seengen	+	R	AG	Leu	+	C	LU	Simoneschi-Cortesi	+	C	TI
Bangerter	+	R	BE	Fohn	*	V	SZ	Leutenegger Hajo	+	R	ZG	Sommeruga	o	S	BE
Baumann Alexander	=	V	TG	Freund	=	V	AR	Leutenegger Susanne	+	S	BL	Speck	*	V	AG
Baumann Ruedi	=	G	BE	Frey Claude	*	R	NE	Leuthard	+	C	AG	Spielmann	=	-	GE
Baumann Stephanie	+	S	BE	Frey Walter	=	V	ZH	Loepfe	+	C	AI	Spuhler	*	V	TG
Beck	*	L	VD	Gadiant	+	V	GR	Lustenberger	+	C	LU	Stahl	=	V	ZH
Berberat	+	S	NE	Galli	+	C	BE	Maillard	+	S	VD	Stamm Luzi	=	V	AG
Bernasconi	+	R	GE	Garbani	+	S	NE	Maitre	+	C	GE	Steinegger	+	R	UR
Bezzola	+	R	GR	Genner	=	G	ZH	Mariétan	+	C	VS	Steiner	o	R	SO
Bigger	=	V	SG	Giezendanner	=	V	AG	Marti Werner	+	S	GL	Strahm	+	S	BE
Bignasca	+	-	TI	Glasson	o	R	FR	Marty Kálin	+	S	ZH	Studer Heiner	=	E	AG
Binder	=	V	ZH	Glur	=	V	AG	Maspoli	+	-	TI	Stump	+	S	AG
Blocher	=	V	ZH	Goll	+	S	ZH	Mathys	o	V	AG	Suter	+	R	BE
Borer	=	V	SO	Graf	=	G	BL	Maurer	=	V	ZH	Teuscher	=	G	BE
Bortoluzzi	=	V	ZH	Grobet	o	S	GE	Maury Pasquier	+	S	GE	Thanei	+	S	ZH
Bosshard	+	R	ZH	Gross Andreas	+	S	ZH	Meier-Schatz	o	C	SG	Theiler	+	R	LU
Brunner Toni	=	V	SG	Gross Jost	+	S	TG	Ménétreay Savary	=	G	VD	Tilmanns	+	S	VD
Bugnon	*	V	VD	Guisan	+	R	VD	Messmer	+	R	TG	Triponez	+	R	BE
Bühlmann	=	G	LU	Günter	+	S	BE	Meyer Thérèse	+	C	FR	Tschappat	+	S	BE
Bührer	+	R	SH	Gutzwiller	+	R	ZH	Mörgeli	=	V	ZH	Tschuppert	+	R	LU
Cavalli	+	S	TI	Gysin Hans Rudolf	+	R	BL	Mugny	=	G	GE	Vallender	o	R	AR
Chappuis	+	S	FR	Gysin Remo	+	S	BS	Müller Erich	+	R	ZH	Vaudroz Jean-Claude	+	C	GE
Chevner	+	C	VS	Haering Binder	+	S	ZH	Müller-Hemmi	+	S	ZH	Vaudroz René	+	R	VD
Chiffelle	=	S	VD	Haller	+	V	BE	Nabholz	+	R	ZH	Vermot	*	S	BE
Christen	+	R	VD	Hämmerle	+	S	GR	Neiryck	o	C	VD	Vollmer	+	S	BE
Cina	+	C	VS	Hassler	+	V	GR	Oehrli	*	V	BE	Waber Christian	=	E	BE
Cuche	=	G	NE	Heberlein	+	R	ZH	Pedrina	+	S	TI	Walker Félix	+	C	SG
de Dardel	+	S	GE	Hegetschweiler	+	R	ZH	Pelli	+	R	TI	Walter Hansjörg	+	V	TG
Decurtins	+	C	GR	Heim	+	C	SO	Pfister Theophil	=	V	SG	Wandfluh	=	V	BE
Donzé	=	E	BE	Hess Berhard	+	-	BE	Polla	=	L	GE	Wasserfallen	o	R	BE
Dormann Rosemarie	+	C	LU	Hess Peter	+	C	ZG	Raggenbass	+	C	TG	Weigelt	o	R	SG
Dormond Marlyse	o	S	VD	Hess Walter	+	C	SG	Randegger	+	R	BS	Weyeneth	=	V	BE
Dunant	=	V	BS	Hofmann Urs	+	S	AG	Rechsteiner Paul	+	S	SG	Widmer	+	S	LU
Dupraz	+	R	GE	Hollenstein	=	G	SG	Rechsteiner-Basel	+	S	BS	Widrig	o	C	SG
Eberhard	+	C	SZ	Hubmann	+	S	ZH	Rennwald	*	S	JU	Wiederkehr	=	E	ZH
Egerszegi	*	R	AG	Imfeld	+	C	OW	Riklin	+	C	ZH	Wirz-von Planta	o	L	BS
Eggly	=	L	GE	Imhof	+	C	BL	Robbiani	+	C	TI	Wittenwiler	+	R	SG
Ehrler	+	C	AG	Janiak	+	S	BL	Rossini	+	S	VS	Wyss Ursula	o	S	BE
Engelberger	+	R	NW	Joder	=	V	BE	Ruey	=	L	VD	Zäch	+	C	AG
Estermann	+	C	LU	Jossen	+	S	VS	Sandoz Marcel	+	R	VD	Zanetti	+	S	SO
Fasel	=	G	FR	Jutzet	*	S	FR	Schenk	=	V	BE	Zapfl	+	C	ZH
Fässler	+	S	SG	Kaufmann	=	V	ZH	Scherer Marcel	=	V	ZG	Zbinden	+	S	AG
Fattebert	*	V	VD	Keller Robert	o	V	ZH	Scheurer Rémy	=	L	NE	Zisyadis	=	-	VD
Favre	+	R	VD	Kofmel	+	R	SO	Schluer	=	V	ZH	Zuppiger	=	V	ZH

+ ja / oui / si * entschuldigt / excusé / scusato, abwesend / absent / assente
 = nein / non / no hat nicht teilgenommen / n'ont pas voté / non ha votato
 o enth. / abst. / ast. # Der Präsident stimmt nicht / Le président ne prend pas part aux votes

Ergebnisse / Résultats:

Gesamt / Complète / Tutto		Fraktion / Groupe / Gruppo	C	G	L	R	S	E	V	-
ja / oui / si	118	ja / oui / si	31	0	0	35	44	0	5	3
nein / non / no	51	nein / non / no	0	10	4	0	1	5	29	2
enth. / abst. / ast.	16	enth. / abst. / ast.	3	0	1	5	4	0	3	0
entschuldigt / excusé / scusato	15	entschuldigt / excusé / scusato	1	0	1	2	3	0	8	0

Bedeutung Ja / Signification de oui: Zustimmung
 Bedeutung Nein / Signification de non: Ablehnung

**Geschäft / Objet:**
 Bundesbeschluss über die Finanzierung des Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt
 Arrêté fédéral concernant le financement du programme de redimensionnement de l'aviation civile
Gegenstand / Objet du vote:
 Gesamt Abstimmung
 Vote sur l'ensemble
Abstimmung vom / Vote du: 16.11.2001 23:05:34

Abate	+	R	TI	Fehr Hans	*	V	ZH	Kunz	=	V	LU	Schmid Odilo	+	C	VS
Aeppli Wartmann	+	S	ZH	Fehr Hans-Jürg	+	S	SH	Kurrus	+	R	BL	Schmid Walter	=	V	BE
Aeschbacher	=	E	ZH	Fehr Jacqueline	+	S	ZH	Lachat	+	C	JU	Schneider	+	R	BE
Antille	+	R	VS	Fehr Lisbeth	+	V	ZH	Lalivé d'Epinay	+	R	SZ	Schwaab	o	S	VD
Baader Caspar	=	V	BL	Fehr Mario	+	S	ZH	Laubacher	=	V	LU	Seiler Hanspeter	o	V	BE
Bader Elvira	+	C	SO	Fetz	+	S	BS	Lauper	*	C	FR	Siegrist	*	V	AG
Banga	+	S	SO	Fischer-Seengen	+	R	AG	Leu	+	C	LU	Simoneschi-Cortesi	+	C	TI
Bangerter	+	R	BE	Föhn	*	V	SZ	Leutenegger Hajo	+	R	ZG	Sommaruga	o	S	BE
Baumann Alexander	=	V	TG	Freund	=	V	AR	Leutenegger Susanne	+	S	BL	Speck	*	V	AG
Baumann Ruedi	=	G	BE	Frey Claude	*	R	NE	Leuthard	+	C	AG	Spielmann	=	-	GE
Baumann Stephanie	+	S	BE	Frey Walter	=	V	ZH	Loepfe	+	C	AI	Spuhler	*	V	TG
Beck	*	L	VD	Gadiant	+	V	GR	Lustenberger	+	C	LU	Stahl	=	V	ZH
Berberat	+	S	NE	Galli	+	C	BE	Maillard	=	S	VD	Stamm Luzi	=	V	AG
Bernasconi	+	R	GE	Garbani	+	S	NE	Maitre	+	C	GE	Steinegger	+	R	UR
Bezzola	+	R	GR	Genner	=	G	ZH	Mariétan	+	C	VS	Steiner	+	R	SO
Bigger	=	V	SG	Giezendanner	=	V	AG	Mari Werner	+	S	GL	Strahm	o	S	BE
Bignasca	+	-	TI	Glasson	o	R	FR	Marty Kälin	+	S	ZH	Studer Heiner	=	E	AG
Binder	=	V	ZH	Glur	=	V	AG	Maspoli	+	-	TI	Stump	+	S	AG
Blocher	=	V	ZH	Goll	+	S	ZH	Mathys	o	V	AG	Suter	+	R	BE
Borer	=	V	SO	Graf	=	G	BL	Maurer	=	V	ZH	Teuscher	=	G	BE
Bortoluzzi	=	V	ZH	Grobet	o	S	GE	Maury Pasquier	=	S	GE	Thanei	+	S	ZH
Bosshard	+	R	ZH	Gross Andreas	+	S	ZH	Meier-Schatz	o	C	SG	Theiler	+	R	LU
Brunner Toni	=	V	SG	Gross Jost	+	S	TG	Ménétreay Savary	=	G	VD	Tillmanns	+	S	VD
Bugnon	*	V	VD	Guisan	+	R	VD	Messmer	+	R	TG	Triponez	+	R	BE
Bühlmann	=	G	LU	Günter	+	S	BE	Meyer Thérèse	+	C	FR	Tschäppät	+	S	BE
Bührer	+	R	SH	Gutzwiller	+	R	ZH	Morgeli	=	V	ZH	Tschuppert	+	R	LU
Cavalli	+	S	TI	Gysin Hans Rudolf	+	R	BL	Mugny	=	G	GE	Vallender	o	R	AR
Chappuis	=	S	FR	Gysin Remo	o	S	BS	Müller Erich	+	R	ZH	Vaudroz Jean-Claude	+	C	GE
Chevrier	+	C	VS	Haering Binder	+	S	ZH	Müller-Hemmi	+	S	ZH	Vaudroz René	+	R	VD
Chiffelle	=	S	VD	Haller	+	V	BE	Nabholz	+	R	ZH	Vermot	*	S	BE
Christen	+	R	VD	Hämmerle	+	S	GR	Neiryneck	o	C	VD	Vollmer	+	S	BE
Cina	+	C	VS	Hassler	+	V	GR	Oehri	*	V	BE	Waber Christian	=	E	BE
Cuche	=	G	NE	Heberlein	+	R	ZH	Pedrina	+	S	TI	Walker Félix	+	C	SG
de Dardel	+	S	GE	Hegetschweiler	+	R	ZH	Pelli	+	R	TI	Walter Hansjörg	+	V	TG
Decurtins	+	C	GR	Heim	+	C	SO	Pfister Theophil	=	V	SG	Wandfluh	=	V	BE
Donzé	=	E	BE	Hess Berhard	+	-	BE	Polla	=	L	GE	Wasserfallen	o	R	BE
Dormann Rosemarie	+	C	LU	Hess Peter	#	C	ZG	Raggenbass	+	C	TG	Weigelt	o	R	SG
Dormond Marlyse	=	S	VD	Hess Walter	+	C	SG	Randegger	+	R	BS	Weyeneth	=	V	BE
Dunant	=	V	BS	Hofmann Urs	+	S	AG	Rechsteiner Paul	+	S	SG	Widmer	+	S	LU
Dupraz	+	R	GE	Hollenstein	=	G	SG	Rechsteiner-Basel	+	S	BS	Widrig	o	C	SG
Eberhard	+	C	SZ	Hubmann	+	S	ZH	Rennwald	*	S	JU	Wiederkehr	=	E	ZH
Egerszegi	*	R	AG	Imfeld	+	C	OW	Riklin	+	C	ZH	Wirz-von Planta	o	L	BS
Eggly	=	L	GE	Imhof	+	C	BL	Robbiani	+	C	TI	Wittenwiler	+	R	SG
Ehrler	+	C	AG	Janiak	o	S	BL	Rossini	=	S	VS	Wyss Ursula	o	S	BE
Engelberger	+	R	NW	Joder	=	V	BE	Ruey	=	L	VD	Zäch	+	C	AG
Estermann	+	C	LU	Jossen	+	S	VS	Sandoz Marcel	+	R	VD	Zanetti	+	S	SO
Fasel	=	G	FR	Jutzet	*	S	FR	Schenk	=	V	BE	Zapfl	+	C	ZH
Fassler	+	S	SG	Kaufmann	=	V	ZH	Scherer Marcel	=	V	ZG	Zbinden	+	S	AG
Fattebert	*	V	VD	Keller Robert	o	V	ZH	Scheurer Rémy	=	L	NE	Zisyadis	=	-	VD
Favre	+	R	VD	Kofmel	+	R	SO	Schlüer	=	V	ZH	Zuppiger	=	V	ZH

+ ja / oui / si * entschuldigt / excusé / scusato, abwesend / absent / assente
 = nein / non / no hat nicht teilgenommen / n'ont pas voté / non ha votato
 o enth. / abst. / ast. # Der Präsident stimmt nicht / Le président ne prend pas part aux votes

Ergebnisse / Résultats:

Gesamt / Complète / Tutto		Fraktion / Groupe / Gruppo	C	G	L	R	S	E	V	-
ja / oui / si	110	ja / oui / si	30	0	0	36	36	0	5	3
nein / non / no	56	nein / non / no	0	10	4	0	6	5	29	2
enth. / abst. / ast.	18	enth. / abst. / ast.	3	0	1	4	7	0	3	0
entschuldigt / excusé / scusato	15	entschuldigt / excusé / scusato	1	0	1	2	3	0	8	0

Bedeutung Ja / Signification de oui:
 Bedeutung Nein / Signification de non:

Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale

Ständerat – Conseil des Etats

2001

Novembersession – 10. Tagung der 46. Amtsdauer
Session de novembre – 10^e session de la 46^e législature

Erste Sitzung – Première séance

Samstag, 17. November 2001
Samedi, 17 novembre 2001

08.00 h

01.067

Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung

Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement

Zweitrat – Deuxième Conseil

Botschaft des Bundesrates 07.11.01 (BBl)
Message du Conseil fédéral 07.11.01 (FF)

Nationalrat/Conseil national 16.11.01 (Erstrat – Premier Conseil)
Ständerat/Conseil des Etats 17.11.01 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Wicki Franz (C, LU), für die Kommission: Das heutige Haupttraktandum – Gutheissung von Verpflichtungs- und Zahlungskrediten für den Luftverkehr – kann man nach dem alten Sprichwort unter das Motto stellen: In der Not frisst der Teufel Fliegen, oder aktueller: In der Not lernt der Bund noch fliegen. Ja, tatsächlich: Die Fakten einerseits und die Verfahrenszwänge andererseits führen dazu, dass wir heute entscheidungsmässig nicht viel Spielraum haben. Die Fakten wurden ausserhalb des Parlamentes geschaffen, die Verfahrensregeln hat sich aber das Parlament selbst gegeben. Trotz dieser unbefriedigenden Ausgangslage ist es aber wichtig, dass wir uns heute eingehend mit der uns auf den Tisch gelegten Materie – also mit der bundesrätlichen Vorlage, mit der schweizerischen Luftfahrt, mit den Verfahrens- und Kompetenzfragen von Bundesrat, Finanzdelegation und Parlament – befassen. Darum beantragt Ihnen Ihre Kommission auch einstimmig Eintreten auf die Vorlage. Die Begründung der heutigen Vorlage kann einzig und allein in einem allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse der Schweiz gefunden werden. Dies im Bestreben, den Luftverkehrsanschluss der Schweiz auch an aussereuropäische

Zentren aufrechtzuerhalten. Unser Land ist weltoffen, exportorientiert und auf den Tourismus angewiesen. Diese Schweiz braucht die flugverkehrsmässige Anbindung ans Ausland. Ohne direkte Luftverkehrsverbindungen zu den wichtigsten Zentren des entfernteren Auslandes wird die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Schweiz wesentlich eingeschränkt. International tätige schweizerische Unternehmen hätten daher in vielen Fällen ohne diese Verbindungen gravierende Wettbewerbsnachteile. Mit Recht erklärt daher der Bundesrat in der Botschaft, es sei unbestritten, dass viele ausländische Unternehmen ihren Standort in der Schweiz unter anderem deshalb gewählt haben, weil direkte Flugverbindungen angeboten werden und damit zeitaufwendige und Nerven belastende Anschlussflüge über andere europäische Hubs entfallen.

Für die politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung unseres Landes sind deshalb direkte Anschlussverbindungen an die wichtigsten Handels- und Industriezentren der Welt von zentraler Bedeutung. Es ist eine Tatsache, dass eine finanziell gesunde und äusserst fähige Fluggesellschaft, welche die Schweiz an den internationalen und interkontinentalen Luftverkehr anbindet, eine Grundvoraussetzung für die hohe Standortqualität der Schweiz und für ihre volkswirtschaftliche Entwicklung ist.

Die Luftfahrt ist ein Teil des Gesamtverkehrssystems. Der Luftverkehr fällt – auch gemäss dem Bundesgesetz über die Luftfahrt – in den Verantwortungsbereich des Bundes. Daher konnte und kann es dem Bund nicht egal sein, was die im Luftverkehr tätigen Akteure der Schweiz unternehmen. Schweizerischer Akteur im Zivilluftverkehr war in erster Linie die Swissair, von der der Bundesrat in der Botschaft so schön sagt, sie habe sich im Laufe der Zeit zu einem Prunkstück der schweizerischen Wirtschaft und der internationalen Zivilluftfahrt entwickelt.

Dieses Prunkstück verschafft uns – dem Bund, der Bundesverwaltung, den Banken, der übrigen Wirtschaft, aber auch uns Parlamentarierinnen und Parlamentariern – unvorhergesehene Lasten, Arbeit, Sorgen und schlaflose Nächte. Schliesslich beschert es uns hier eine Kreditvorlage über Milliarden von Franken, die im Notverfahren und im Eiltempo erledigt werden soll, wie dies unser Bundesstaat in diesem Ausmass wahrscheinlich noch nie erlebt hat.

Sie kennen die ganze Geschichte des Swissair-Debakels. Ich will sie hier nicht wiederholen. Doch es ist klar – das hat Ihre Kommission auch als Antwort auf eine Petition eines besorgten Bürgers erklärt –, dass die Verantwortlichkeiten eingehend abgeklärt und klar und deutlich aufgezeigt werden müssen. Die Unternehmungsführung und auch der Verwaltungsrat haben sich zu verantworten. Die Ansprüche gegenüber dem Management und dem Verwaltungsrat der Swissair sind mit aller Konsequenz weiterzuverfolgen. Aber auch die Frage, inwiefern die für die Luftverkehrsaufsicht zu-

ständigen Stellen des Bundes ihre Kompetenzen wahrgenommen haben, muss geklärt werden. Andernfalls würde das Vertrauen in Politik und Wirtschaft erheblichen Schaden erleiden.

Für den Bund, d. h. für den Bundesrat und schliesslich auch für uns hier stellt sich die Frage: Soll eine nationale Fluggesellschaft mit Interkontinentalverbindungen weiter bestehen oder nicht? Der Bundesrat hat diese Frage klar bejaht. Für ihn ist die Existenz einer nationalen Fluggesellschaft für den Wirtschaftsstandort Schweiz von erheblicher Bedeutung. Auch die wirtschafts- und beschäftigungspolitischen Auswirkungen einer Nulllösung haben ihn dazu gebracht, sich für die Erhaltung einer redimensionierten schweizerischen Fluggesellschaft einzusetzen und, damit verbunden, sich an einem leistungsfähigen Hub-System finanziell zu beteiligen. Das Szenario, sämtliche Kurz- und Langstreckenflüge einzustellen, hätte zu rund 35 000 Entlassungen geführt, also etwa dem Dreifachen gegenüber dem jetzt vorliegenden Konzept. Die hier anwesenden Vertreter des Bundesrates werden die Beweggründe unserer Regierung heute sicher noch vertieft darlegen.

Wir stellen fest, dass der Bundesrat in seiner Haltung nicht alleine ist. Es ist ihm in kürzester Zeit gelungen, weite Kreise zu mobilisieren, die am Weiterbestehen einer nationalen Fluggesellschaft mit interkontinentaler Anbindung interessiert sind, so die Wirtschaft und die Kantone. Für diesen einmaligen Kraftakt ist der Regierung und allen Beteiligten der Verwaltung Anerkennung zu zollen.

Dem Bundesrat ist es aber auch gelungen, von der Finanzdelegation der eidgenössischen Räte die Zustimmung für einen Grossteil der Kredite zu erhalten, nämlich für 1,6 Milliarden Franken in Form von Verpflichtungskrediten und zusätzlichen 450 Millionen Franken in Form eines Zahlungskredites. Aufgrund dieser Zustimmung der Delegation hat sich der Bundesrat infolge der engen Fristen bereits zur Leistung dieser Beträge in Verträgen verpflichtet.

Dass der Bundesrat in dringlichen Fällen Ausgaben tätigt, ohne vorher die Zustimmung der Räte einzuholen, ist rechtlich zulässig. Das Parlament selbst hat diese Kompetenz an die Finanzdelegation delegiert. Diese soll also in solchen Fällen Kredite anstelle des Parlamentes bewilligen; ich verweise diesbezüglich auf Artikel 18 des Finanzhaushaltgesetzes. Gemäss diesem Gesetz sind aber bereits bewilligte Kredite nachträglich noch durch die eidgenössischen Räte zu genehmigen. Darüber haben wir heute zu beschliessen. Der Ständerat hat heute Morgen aber auch über Zahlungskredite zu entscheiden, die noch nicht gesprochen sind.

Was umfasst eigentlich die heutige Vorlage? Die hier zu fassenden Beschlüsse liegen Ihnen in der Botschaft auf den Seiten 47 und 48 wie auch auf der Fahne vor. Auf Seite 38 der Botschaft finden Sie eine gute Übersicht über die Zahlungskredite.

In Artikel 1 des Beschlusssentwurfes sind die Verpflichtungskredite aufgelistet. Artikel 2 enthält die Zahlungskredite, welche zu Lasten des Nachtrages II zum Voranschlag 2001 bewilligt werden sollen. Artikel 3 listet die Zahlungskredite zulasten des Voranschlages des nächsten Jahres, also 2002, auf.

Die Finanzdelegation hat alle Ausgaben gemäss Artikel 1 bereits gutgeheissen. Alle Ausgaben gemäss Artikel 2 sind ebenfalls – ausser der ersten und der letzten Position – gutgeheissen worden. Die in Artikel 3 angeführten Kredite sind bisher nicht genehmigt worden.

Ich werde in diesem Zusammenhang kurz auf den Handlungsspielraum des Parlamentes und auf die rechtlichen Folgen der Parlamentsbeschlüsse hin, wobei ich mir bewusst bin, dass dies bei dem sich abzeichnenden Stimmenverhältnis etwas akademisch tönt.

Es gibt, wie gesagt, zwei Kredittypen: erstens Kredite, die von der Finanzdelegation bewilligt sind; zweitens Kredite, welche der Finanzdelegation für diesen dringlichen Vorschuss noch nicht vorgelegt worden sind und die somit von ihr nicht bewilligt sind.

Bei den von der Finanzdelegation bewilligten Krediten haben die Beschlüsse des Parlamentes keine juristischen Folgen,

da die Kredite formell verbindlich bewilligt wurden. Auch wenn der Ständerat die Gelder heute ablehnen würde, fliessen sie bereits bzw. sind schon ausgegeben worden.

Um über die der Finanzdelegation nicht vorgelegten Kredite verfügen zu können – das sind insbesondere die Zahlungskredite für die Beteiligung an der neuen Fluggesellschaft –, benötigt der Bundesrat aber die Zustimmung des Parlamentes. Sollte das Parlament dies ablehnen, ist der Bundesrat nicht befugt, diese Gelder auszugeben. Es versteht sich von selbst, dass ein solcher ablehnender Entscheid nicht folgenlos bleiben würde. Denn aufgrund der Zusagen der Finanzdelegation zu den Verpflichtungskrediten ist der Bundesrat Verpflichtungen gegenüber Dritten eingegangen, das heisst gegenüber Investoren und der Crossair. Würden wir heute also Nein zu den Zahlungskrediten sagen, könnten die in der Grundsatzvereinbarung des Bundesrates für die Kapitalbeteiligung versprochenen oder die vertraglich für die Aufrechterhaltung des Flugbetriebes zugesicherten Geldmittel auf rechtlchem Weg geltend gemacht werden. Gegenüber dem Bund würden Schadenersatzansprüche aufgrund der Verantwortlichkeit auf dem Klagewege geltend gemacht werden.

Dies führt zu folgenden Schlussfolgerungen: Vorerst müssen wir bezüglich der Verpflichtungskredite wissen, ob wir den Bundesrat auf dem Weg, den er eingeschlagen hat, unterstützen wollen. Hinsichtlich der Zahlungskredite stellt sich dem Ständerat die Frage, ob er im Falle einer Ablehnung der Verpflichtungskredite auch den ganzen Rettungsversuch abbrechen will und entsprechend die Zahlungskredite ablehnen möchte, mit den entsprechenden Folgen auf der rechtlichen Ebene, wie erwähnt, und den Folgen für die neue Fluggesellschaft.

Fazit: Diese beiden Beschlüsse sind an sich voneinander unabhängig. Der Rat kann also die Beschlüsse des Bundesrates durchaus ablehnen und aus seinem Verantwortungsbewusstsein heraus die Zahlungskredite dennoch sprechen. Das ist aber akademisch; ich nehme an, dass Sie diese Erörterungen sogleich wieder vergessen können, denn Sie wollen ja anders stimmen.

Noch ein Wort zur Ausgabenbremse. Artikel 159 Absatz 3 der Bundesverfassung sieht vor, dass es für Verpflichtungskredite, die neue einmalige Ausgaben von mehr als 20 Millionen Franken nach sich ziehen, die Zustimmung der Mehrheit der Mitglieder jedes der beiden Räte braucht. Nach der bisherigen Praxis der Bundesversammlung müssen wir also Verpflichtungskredite in der Höhe von über 20 Millionen Franken immer der Ausgabenbremse unterstellen, auch wenn sie bereits durch die Finanzdelegation im Sinne eines gewöhnlichen Vorschusses bewilligt worden sind.

Ihre Kommission hatte keine Veranlassung, von dieser Praxis abzuweichen, und es wird Ihnen beantragt, Artikel 1 des Entwurfes der Ausgabenbremse zu unterstellen und gutzuheissen. Die Zahlungskredite, wie sie in den Artikeln 2 und 3 festgelegt sind, sind aber nicht der Ausgabenbremse zu unterstellen.

Wenn ich schon beim Formellen bin, noch ein Wort zum Referendum: Der vorliegende Bundesbeschluss unterliegt eindeutig nicht dem Referendum. Es handelt sich klar um eine Finanzierungsvorlage; das Finanzreferendum existiert auf Bundesebene nicht.

Die Kommission für Wirtschaft und Abgaben Ihres Rates hat sich mit dieser Vorlage eingehend auseinandergesetzt. Wir haben die Finanzdelegation und den Geschäftsführer der Crossair, Herrn André Dosé, angehört, und selbstverständlich sind wir vom Bundesrat orientiert worden. Über die Beweggründe, welche die Finanzdelegation zu ihrer Zustimmung zu den dringlichen Krediten geführt haben, wird uns Kollege Pierre Paupe als Mitglied der Finanzdelegation selber informieren. Die Aussprache mit Herrn Dosé, dem Verantwortlichen der neuen Crossair, hat Folgendes ergeben: Herr Dosé hat betont, dass die Crossair über ein attraktives Flugnetz verfügen will. Gemäss betriebswirtschaftlichen Modellrechnungen hat sich herausgestellt, dass das Projekt Phoenix – das 26/26-Projekt – ideal ist, um auch für den Umsteigeverkehr interessant zu sein. Auf der andern Seite

wäre ein Projekt mit 15 Interkontinentalflügen das Minimum. Mit weniger Interkontinentalflügen würde zuviel Umsteigerverkehr wegfallen, sodass sich die Fluggesellschaft nur schwerlich rentabel führen liesse. Allerdings basieren die Berechnungen auf einer Marktanalyse, die vor dem 11. September 2001 vorgenommen wurde. Die Kommission hat die verschiedenen Analysen nicht nachgeprüft; das möchte ich hier doch auch festhalten. Herr Dosé hat weiter erklärt, dass die Crossair mit zwei Hauptsitzen – Basel und Zürich – funktionieren werde. Gewisse Tätigkeiten werden von Basel nach Zürich verschoben werden müssen. Das Projekt Crossair wird aber als nationales Projekt betrachtet. So soll auch das Potenzial des Flughafens Genf genutzt werden.

Herr Dosé hat sich entschieden gegen den Vorschlag gewehrt, den Sozialplan für die wegen der Swissair-Krise Entlassenen aus dem Aktienkapital der Crossair zu finanzieren. Die Finanzierung des Sozialplanes einer andern Gesellschaft sei nicht ihre Sache und würde zudem Anschlussbegehren von weiteren Swissair-Geschädigten nach sich ziehen. Unsere Kommission schliesst sich dieser Ansicht an. Damit die neue Crossair – der neue Name steht übrigens noch nicht fest – auch abheben kann, hat sie sich Wettbewerbsvorteile zu verschaffen. Sehr wichtig ist für die neue Gesellschaft, dass sie wie bis anhin eine günstigere Kostenstruktur als die Konkurrenten hat. Unerlässlich ist dabei eine Eigenkapitalquote von gegen 35 Prozent. Zudem hat die Gesellschaft im Vergleich zur Swissair die Managementstruktur zu vereinfachen und sich auf das Kerngeschäft Fliegen zu konzentrieren.

Für die neue Crossair werden auch der Beitritt zu einer weltweiten Allianz, der rasche Wiederaufbau der Verkaufsorganisation und das Erlangen des Kundenvertrauens nötig sein. Schliesslich – so Dosé – sollten keine offenen Streitigkeiten beim zu integrierenden Personal stattfinden; eine kulturelle Annäherung zwischen Swissair- und Crossair-Angestellten ist nötig.

Nach den kritischen Fragen an die Finanzdelegation und nach dem Hearing mit Herrn Dosé hat sich dann Ihre Kommission intern eingehend mit der Vorlage auseinandergesetzt. Ich gehe davon aus, dass sich heute mehrere Mitglieder der WAK persönlich dazu äussern werden, so dass ich hier nur stichwortartig einige Aspekte aus der Kommissionsberatung herausgreife.

1. Es wurde anerkannt, dass der Entscheid für die Finanzdelegation keine leichte Sache war. Sie musste unter sehr schwierigen Umständen entscheiden, doch wurde nicht verstanden – das muss ich hier sagen –, dass der Präsident der Finanzdelegation grundsätzlich nicht in den Ausstand trat, dann aber bei der Abstimmung aus Gründen allfälliger Interessenkollisionen nicht mitwirkte. Die Finanzdelegation hatte in Stellvertretung des ganzen Parlamentes zu entscheiden; deshalb hat jedes Mitglied mit seiner Stimme die Verantwortung wahrzunehmen.

Im Übrigen haben wir uns mit Fragen der Kompetenzdelegation oder allfälliger Gesetzesänderungen nicht weiter befasst, aber das Paragrafen-Gesetz befindet sich in Revision, und dort wird dieses Problem neu angeschaut. Insbesondere hat sich auch die Finanzkommission in dieser Hinsicht geäussert; ich nehme an, dass deren Präsident, Herr Inderkum, sich dann noch kurz zu Wort meldet.

2. Bei der Diagnose des Swissair-Debakels wurde einerseits auf die Ablehnung des EWR und die sich daraus ergebenden Konsequenzen für die Zivilluftfahrt hingewiesen, aber andererseits klar festgehalten, dass das Grounding das Ergebnis eines offensichtlichen Versagens der Unternehmensführung war. Die Unternehmensleitung hätte früher reagieren müssen, und der Verwaltungsrat hätte seine Kontrollaufgaben wahrnehmen und eher handeln sollen.

3. Ausser Zweifel steht, dass der Bundesrat für das Krisenmanagement einspringen musste, nachdem sich aus dem Umfeld der Swissair keine umsetzbare Lösung abzeichnete.

4. Der Bundesrat hatte de facto im Oktober keine andere Option, als den Rettungsanker auszuwerfen und den Überbrückungskredit für die Aufrechterhaltung der internationalen Flugverbindungen anzubegehren,

5. Auch wenn unserer Kommission jede Begeisterung für diese Vorlage abging, musste sie zum Schluss gelangen: Eine Alternative gab und gibt es nicht. Hätte der Bund nichts getan, hätte dies den Verlust von 35 000 Arbeitsplätzen, einen Know-how-Verlust einer ganzen Branche und grosse Sozialkosten für die öffentliche Hand bedeutet. Auch ein Nullentscheid hätte das Parlament vor Tatsachen gestellt, die uns in diesem Moment noch hilfloser gemacht hätten. Der Bundesrat wählte die Rettungsvariante, und diese Rettungsvariante ist nicht nur das kleinere Übel, sie bringt auch echte Chancen mit sich.

6. Die Rettungsvariante verdient auch unser Vertrauen. Ich darf festhalten, dass die Person des Geschäftsführers der Crossair, Herr Dosé, und seine klaren Aussagen in unserer Kommission Vertrauen geschaffen haben. Er hat klare Vorstellungen, ist sich aber auch der Risiken bewusst.

Hinsichtlich der sehr hohen Beträge, welche der Bund hier in die Luftfahrt steckt, sind diese Leistungen aber auch im Vergleich zu den Leistungen in den anderen Bereichen des öffentlichen Verkehrs zu sehen. Wir wissen es, und es wurde auch vom Bundesrat betont: Was wir hier einmalig leisten, das leisten wir jedes Jahr für die SBB.

Zum Abschluss kann ich also festhalten: Ihre Kommission hat mit 8 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung der Vorlage zugestimmt. An der Sitzung von heute Morgen haben wir geprüft, was der Nationalrat gestern beschlossen hat, und Ihre Kommission hat klar entschieden, dass wir uns der nationalrätlichen Fassung anschliessen. Auf Einzelheiten werde ich in der Detailberatung noch zurückkommen.

Namens der Kommission beantrage ich Ihnen daher Eintreten auf die Vorlage und Zustimmung zu den Anträgen der Kommission. Ein Ja bedeutet auch Vertrauen in die Zukunft der Schweizer Luftfahrt, ein Vertrauen in dieses neue Konzept, ein Vertrauen, dass wir nicht nur etwas absegnen, sondern die Luftfahrt auch mitgestalten können.

Paupé Pierre (C, JU): Depuis le 22 octobre 2001, la Délégation des finances fait l'objet de nombreuses critiques. A entendre certains parlementaires, à lire ou à entendre certains médias, on a l'impression que la Délégation des finances a agi dans la précipitation en approuvant ces crédits sans analyse et réflexion suffisantes. D'autres considèrent que la Délégation des finances approuve aveuglément les demandes de crédits du Conseil fédéral. La réalité est tout autre, MM. les conseillers fédéraux pourraient vous en témoigner. J'ai toutefois l'intention de m'exprimer ici à titre personnel, et non du tout au nom de la Délégation des finances.

Le dossier Swissair a occupé, ou plutôt préoccupé les membres de la Délégation des finances durant plusieurs semaines. Le 24 septembre 2001 déjà, soit quelques jours après les événements tragiques de New York et de Washington, le Conseil fédéral requérait l'approbation, par la Délégation des finances, de la substitution de la Confédération aux assurances pour accidents d'aviation pour un montant de 2 milliards de dollars, soit à peu près 2,5 milliards de francs suisses. A ce moment-là déjà, on brandissait la menace du placage au sol des avions de Swissair. Dix jours plus tard, c'est dans la stupeur que nous devons examiner l'octroi de 450 millions de francs pour garantir la poursuite des vols de Swissair jusqu'à la fin octobre 2001.

La Délégation des finances a tenu deux séances au cours desquelles les questions juridiques, politiques, commerciales et surtout sociales furent analysées, le tout dans l'ambiance tendue qui s'était emparée du pays. Pour une grande partie de la population, Swissair, symbole privilégié de la Suisse, était en faillite. Enfin, le 22 octobre, après de longues heures d'analyses et d'entretiens avec le Conseil fédéral d'abord, avec le directeur du Contrôle des finances ensuite, la délégation a approuvé le milliard de francs à fonds perdu, ainsi que les 600 millions de francs de participation à l'augmentation du capital-actions de «Crossair plus».

Pour la Délégation des finances, il importait avant tout que les moyens financiers considérables mis à disposition par la

Confédération soient utilisés d'une façon appropriée et permettent d'atteindre les objectifs visant, d'une part, à pallier les conséquences économiques dévastatrices de la débâcle de Swissair et, d'autre part, à conserver à la Suisse une compagnie aérienne nationale disposant d'un réseau intercontinental.

La Délégation des finances constatait que la répartition des responsabilités entre les divers organes à l'oeuvre dans l'affaire Swissair n'était pas suffisamment transparente. Elle a demandé au Conseil fédéral de prendre, sans délai, des mesures pour qu'une organisation de conduite efficace soit mise en place et que les tâches, les compétences et les responsabilités de chacun soient définies clairement afin d'éviter des problèmes de coordination. Dans le cadre de cette organisation, le Conseil fédéral doit désigner ses représentants pour défendre avec fermeté les intérêts de la Confédération et faire réaliser ses objectifs, tout en évitant d'assumer lui-même une responsabilité de conduite. De la sorte, il se gardera la marge de manoeuvre nécessaire et la distance suffisante pour intervenir, en dernier ressort, comme autorité gouvernementale.

Dans la surveillance de l'utilisation du prêt de 450 millions de francs accordé le 3 octobre 2001 pour le maintien du service de vol, le Contrôle fédéral des finances a accompli un travail remarquable. Il lui appartient maintenant d'assurer le suivi de l'emploi du prêt de 1 milliard de francs alloué pour la poursuite du programme réduit des vols moyen et long-courriers jusqu'à fin mars 2002. Or, l'utilisation de ce crédit est tributaire de recettes qui sont difficilement évaluables. Il importe dès lors que le Conseil fédéral mette le Contrôle fédéral des finances en position d'exercer un monitoring portant non seulement sur l'état actuel du crédit, mais encore sur sa mise à contribution prévisible par étapes, de façon à pouvoir informer à temps les autorités de tout dérapage inadmissible. Il va de soi que le prêt en question doit être utilisé exclusivement pour le service de vol de Swissair.

Avec le Conseil fédéral, la Délégation des finances a admis, lors d'un entretien avec le chef du Département fédéral des finances, que le Conseil fédéral avait accordé ses contributions pour un maximum de ses possibilités, à savoir ce qui a été admis jusqu'au 22 octobre 2001, soit 2,05 milliards de francs, constituant ainsi un maximum absolu, qu'il n'est pas disposé à assumer des coûts supplémentaires et qu'il ne peut malheureusement pas participer à un financement du plan social.

En effet, la Confédération ne peut pas créer un précédent. Elle n'est en effet pas intervenue lorsque la crise a frappé très durement l'Arc jurassien, et l'horlogerie en particulier, qui a perdu à peu près 40 000 emplois entre 1974 et 1980, comme elle ne l'avait pas fait non plus en faveur de la Suisse orientale lorsqu'il y avait eu les difficultés de l'industrie textile.

Enfin, soucieuse d'exercer sa tâche de haute surveillance dans les conditions les meilleures, la Délégation des finances a demandé qu'on lui fasse parvenir régulièrement les rapports sur l'évolution de ce dossier. Sans minimiser les risques de la nouvelle «Crossair plus» – ou de la nouvelle société d'aviation nationale si elle devait changer d'appellation –, j'ai personnellement approuvé les crédits de 1 milliard de francs à fonds perdu pour l'exploitation et de 600 millions de francs de participation au renforcement du capital de Crossair. Je ne pouvais pas me résoudre à provoquer la mise au chômage de 25 000 ou 35 000 employés, de 25 000 ou 40 000 familles, sans oublier l'importance d'une compagnie d'aviation nationale intercontinentale pour notre économie, notamment pour le tourisme, mais aussi pour nos entreprises d'exportation pourvoyeuses d'emplois, qui sont très directement concernées par les vols de Swissair ou de Crossair.

Certains affirmaient que la disparition de Swissair ne mettait pas en péril nos aéroports de Zurich, Genève ou Bâle, d'autres compagnies internationales se chargeant du transport des voyageurs. Pour combien de temps? Je vous pose la question. Rapidement, on pourrait constater que les compagnies internationales s'arrêtent à Paris, à Francfort, à

Milan, nécessitant un transbordement coûteux en temps et contreproductif pour le maintien de séminaires ou du tourisme en Suisse.

Un mot encore sur les compétences de la Délégation des finances, puisque M. Wicki vient de l'évoquer: les décisions ont été prises dans le respect des dispositions de la loi sur les finances fédérales, qui fixe clairement les compétences de la Délégation des finances qui ne sont limitées à aucun plafond, ce qu'apparemment plusieurs parlementaires ignoraient, si je m'en réfère une fois de plus aux déclarations que j'ai lues ou entendues.

Ces compétences pourraient certes, comme l'a dit M. Wicki, être limitées, et le Parlement pourrait trouver d'autres solutions, y compris une situation intermédiaire où, lorsqu'on dépasserait un plafond, on réunirait non pas les 6 membres de la Délégation des finances, mais 38 membres, à savoir les 25 membres de la Commission des finances du Conseil national et les 13 membres de la Commission des finances du Conseil des Etats, ce qui ferait un petit plénum intermédiaire de 38 personnes.

Mais ce n'est pas en temps de crise que l'on modifie les lois. Il s'agit maintenant d'assumer nos obligations, de soutenir une solution d'avenir, même si l'opération n'est pas sans risque; et c'est en temps opportun, dans le calme et la sérénité, que nous examinerons s'il y a lieu de modifier ces compétences.

Je vous prie d'entrer en matière.

Leumann-Würsch Helen (R, LU): Ich habe natürlich Verständnis dafür, dass der Bund, die Kantone und die Wirtschaft mit massiven Geldmitteln eingesprungen sind, um zu versuchen, angesichts des Scherbenhaufens der Swissair das Allerschlimmste abzuwenden. Es war auch die einzige Möglichkeit, um ein komplettes Desaster zu verhindern.

Trotzdem komme ich nicht darum herum, mir ein paar grundsätzliche Überlegungen zu machen. Eine davon betrifft das Argument, die Wirtschaft sei auf den Fortbestand unserer nationalen Fluggesellschaft angewiesen. Die Aussage ist nicht stichhaltig, wonach der Wirtschaftsstandort Zürich und der Wirtschaftsstandort Schweiz ohne Hub unattraktiv würden. Den Gegenbeweis finden Sie bei unzähligen Wirtschaftsknotenpunkten in Europa und in Übersee, welche eine gute Wirtschaftsentwicklung aufweisen – mancherorts gar eine bessere Entwicklung als Zürich –, ohne dass ihre nationale Fluggesellschaft dort einen Hub hätte. Genf, aber auch München, Hannover und Bologna sowie viele amerikanische Städte sind dafür gute Beispiele. Wenn nämlich das Passagieraufkommen vorhanden ist, dann gibt es genügend Fluggesellschaften, die angesichts der heutigen Überkapazitäten die Destination Zürich gerne direkt anfliegen. Der Markt von Angebot und Nachfrage funktioniert im Luftverkehr ausgezeichnet, es sei denn, es werde in diesen Markt eingegriffen.

Ferner gibt es ordnungspolitische Bedenken, die es grundsätzlich als falsch erscheinen lassen, wenn sich der Staat in die Marktwirtschaft einmischet. Jede staatliche Hilfe führt zu Verzerrungen des Marktes und gefährdet die Marktordnung; daran ändert auch die Tatsache nichts, dass er das auch andernorts tut. Es kann auch nicht Aufgabe des Staates sein, eine privatwirtschaftliche Unternehmung zu «retten», die sich selbstverschuldet in einem – zugegebenermassen – schwierigen Umfeld in Schwierigkeiten manövriert hat. Wo kämen wir denn hin, wenn es zur Regel würde, dass privatwirtschaftliche Unternehmen in Schwierigkeiten auf Staatshilfe hoffen könnten? Es geht doch ganz einfach nicht an, dass mit Staatshilfe Managementfehler korrigiert und strukturelle Probleme gelöst werden sollen. Wer denkt am heutigen Tag nicht sofort an all die KMU, die nach dem Nein zum EWR oder während der Jahre der Rezession ihren Betrieb einstellen oder gar Konkurs anmelden mussten? Weder ihnen noch ihrem Personal hat damals jemand geholfen. Unzählige Arbeitsplätze wurden damals vernichtet.

Das Argument, es gelte Arbeitsplätze zu retten, ist deshalb ebenfalls nicht stichhaltig. Denn das ist genauso kurzfristig

und verkehrt wie jede andere Art von Symptombekämpfung. Am Schluss wird das teurer, viel teurer, als es am gut gemeinten Anfang der Rettungsaktion aussah.

Gibt es für den Staat also einen Grund, heute mit zwei Milliarden Franken in den Luftverkehr einzusteigen? Ich meine trotz allem: Ja. Denn was das Vertrauen in die Swissair, und nicht nur in die Fluggesellschaft, sondern vor allem auch in die gesamte Wirtschaft unseres Landes, aufs Nachhaltigste erschütterte – nicht nur hier, sondern vor allem auch im Ausland –, das war das Grounding. Dies wiegt mehr als all die Finanzprobleme, die im Ausland nicht so zur Kenntnis genommen wurden. Heute ist deshalb das politische Signal wichtig, das wir als Parlament aussenden, weil das Vertrauen im In- und Ausland dringend wieder aufgebaut werden muss.

Das Grounding war der Moment, als der Bundesrat reagierte, ja reagieren musste, nicht indem er die «alte» Swissair rettete, sondern indem er den Schaden zu minimieren versuchte. Die Interessenabwägung hiess entweder sofortiger Konkurs oder Rettungsversuch. Konkurs hätte bedeutet: Flugzeuge am Boden, Stilllegung des Flughafens, Auswirkungen auf all die vielen Zulieferbetriebe. Stellen Sie sich diesen Vertrauensverlust vor! Oder man erhielt eben mit dem Überbrückungskredit die Infrastruktur, um den Flughafen betreiben zu können. Es gab also kein Entweder-Oder. Im damaligen Moment wäre es absolut verheerend gewesen, die damals notwendigen 450 Millionen Franken nicht zu sprechen.

Der Überbrückungskredit von 1,05 Milliarden Franken wird heute auch nicht gesprochen, um die Swissair zu retten – sie hat die Nachlassstundung eingereicht und wird von der Bildfläche verschwinden –, sondern der Kredit bildet die Vorinvestition in eine neue Airline. So werden nun Teile der «alten» Swissair in die neue Crossair integriert.

Ich gestehe Ihnen offen: Ich habe mir den Entscheid nicht leicht gemacht. Ich habe lange gezögert, ob ich als Vertreterin der KMU, auch im Interesse der KMU unseres Kantons, der Vorlage überhaupt zustimmen kann oder nicht.

Es waren die Sitzung der WAK-SR vom Donnerstag und vor allem das Hearing mit Herrn Dosé, welche zeigten, dass das Unterfangen, das zwar nach wie vor mit Risiken behaftet ist, trotz allem gelingen könnte. Denn die Chancen, dass die neue Crossair Erfolg haben könnte, sind deutlich gestiegen. Wichtige Weichen werden hier neu gestellt: so eine deutliche Verbesserung der Kostenstruktur, eine entscheidende Reduktion der Flugzeuge um mindestens 30 Prozent, eine Reduktion des Umsteigeverkehrs, der Beitritt zu Allianzen und eine Konzentration auf das Kerngeschäft. Das alles hat Herr Wicki bereits ausführlich dargelegt.

Das tönt alles ganz gut und auch ganz logisch. Was mir aber noch Sorgen macht ist Folgendes: Für das Gelingen einer Fusion oder Integration – das haben bisher alle Studien über Erfolg oder Misserfolg zahlreicher Firmenzusammenschlüsse bewiesen – ist ausschlaggebend, ob es gelingt, die unterschiedlichen Unternehmenskulturen zu einer neuen Unternehmenskultur zu verschmelzen. Bei Swissair und Crossair handelt es sich um zwei Unternehmen, die sich lange bekämpft haben. Entsprechend grundverschieden ist auch der Stil, der in den beiden Unternehmen bisher gelebt worden ist. Die Kultur könnte unterschiedlicher nicht sein. Diese Kulturen nun auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen, und das in Rekordzeit und unter denkbar ungünstigen, ja schwierigen Rahmenbedingungen, das ist die Quadratur des Zirkels. Aber davon wird ganz entscheidend abhängen, ob die neue Fluggesellschaft eine Chance hat, durchzukommen, und das wünsche ich ihr von ganzem Herzen.

Wenn wir nun den Kredit absegnen, ohne Alternativen absegnen zu müssen, so wird dieser schwierige Neuanfang nur dann gelingen, wenn wirklich alle Beteiligten mitmachen, ohne dass immer wieder neue Schuldzuweisungen oder Unzumutbarkeiten thematisiert werden.

Lassen Sie mich noch ein paar Worte in meiner Funktion als Präsidentin der Geschäftsprüfungskommission sagen: Noch bevor die Forderungen nach einer PUK in der Presse erschienen sind, hat die Subkommission EDI/UEVEK am

10. Oktober 2001 bereits beschlossen, eine Untersuchung betreffend die Wahrnehmung der Bundesaufsicht über die Swissair einzuleiten, eine erste Sitzung hat auch bereits stattgefunden. Daraus geht deutlich hervor, dass eine PUK nicht das richtige Instrument ist, sondern dass die Subkommission der Geschäftsprüfungskommissionen in der Lage ist, die nötigen Abklärungen vorzunehmen.

Die Verantwortlichkeiten zwischen Wirtschaft und Politik dürfen nicht vermischt werden. Die Swissair ist oder war eine Aktiengesellschaft, d. h. eine private Firma, die in Nachlassstundung geraten ist. Deshalb muss hier die Verantwortlichkeit gemäss Aktienrecht abgeklärt werden, was allenfalls eine strafrechtliche Untersuchung zur Folge haben kann. Die Verantwortlichkeiten dieses Konkurses oder dieser Nachlassstundung sind aber nicht Aufgabe für eine PUK oder eine GPK. Anders sieht es bezüglich Erteilung der Betriebsbewilligung aus. Diese liegt in der Verantwortung des Bazl, und da können aufgrund der ersten Sitzung keine Fehler festgestellt werden. Der Präsident der Subkommission EDI/UEVEK, Kollege Stadler, wird Sie anschliessend ausführlich über diese ersten Ergebnisse und das weitere Vorgehen der GPK orientieren.

Cornu Jean-Claude (R, FR): «Le monde de la politique est en train de faire la démonstration de son incapacité à gérer les crises», ou encore: «Lors de cette session spéciale, nous ne vivrons pas le grand retour de la politique, trop souvent méprisée par les décideurs de la 'Bahnhofstrasse'». Eh bien non, Mme l'éditorialiste a tout faux, à tout le moins déjà 50 pour cent tout faux après les décisions qui ont été prises hier soir par le Conseil national. La Suisse, par ses institutions étatiques et privées, est en train de faire preuve d'une capacité de réaction insoupçonnée. Dans ce pays que l'on dit long à la détente, dans ce pays où l'on veut à la fois un Etat svelte et une économie autonome, dans ce pays où l'on reproche aux uns et aux autres, économie, politique, de se snober, les dernières semaines ont démontré, même s'il est malheureux que ce genre de démonstration doive intervenir seulement en temps de crise extrême, qu'un triangle incontournable, ce n'est pas le seul, lie ce pays: économie, Etat, peuple, et dans le peuple on entend aussi bien les citoyens contribuables que les travailleurs de ce pays. Même si nous ne sommes pas encore dehors de l'auberge, auberge espagnole compte tenu des multiples participations de SAir Group, il n'empêche qu'en quelques semaines un plan, plus qu'un plan, une perspective d'avenir a été mise sur pied conjointement, grâce à l'engagement et aux efforts des pouvoirs publics comme privés. Que cela dérange certains de voir que la politique n'est pas si éloignée de l'économie, et inversement, ne m'étonne pas. Leur combat resterait beaucoup plus simple si tel était le cas.

Pour ma part, et après d'autres, je tiens à saluer l'engagement énorme que le Conseil fédéral, par l'entremise de son ministre des finances, de notre président, de leurs collaborateurs, a mis dans la recherche d'une solution à cette débâcle, événement sans précédent dans notre pays depuis des décennies.

Aussi, je tiens avant tout à dire merci à M. Villiger, conseiller fédéral, et à M. Leuenberger, président de la Confédération, à tous leurs collaborateurs et à tous les autres qui se battent depuis des semaines pour faire au mieux, parce que faire mieux, c'eût été difficile.

Cette séance extraordinaire n'étant pas faite pour réécrire l'histoire, notamment celle du beau cafouillage que nous avons vécu cette année et des responsabilités qui y sont liées, je me limiterai en l'état à trois points qu'il me semble important de relever. L'un concerne la Suisse romande et le régionalisme, l'autre les lacunes de notre système et le dernier une appréciation sur le futur.

S'agissant de la Suisse romande et du régionalisme, vous savez les grandes réserves que cette opération de sauvetage ne manque pas de susciter en Suisse romande auprès du peuple, par la presse, mais également, maintenant, les parlements cantonaux sont en train de s'y mêler. Pourquoi

de si grandes réserves? Je crois qu'on peut rappeler l'un ou l'autre point seulement.

L'arrogance dont SAir Group a fait preuve en 1996, lors de la «régionalisation», on peut dire comme cela, la relégation de l'aéroport de Genève-Cointrin en aéroport de deuxième zone: le fait que les promesses qui avaient été faites alors, notamment s'agissant de la navette, du shuttle entre Genève et Zurich, n'ont pas été tenues et cela n'a jamais fonctionné. Or, par rapport à cet aspect on a le sentiment, pas forcément injustifié en Suisse romande, que la Suisse alémanique n'a pas levé le petit doigt pour intervenir. C'est aussi, et c'est un autre fait qui suscite du mécontentement ces temps en Suisse romande, la déception de voir que lorsque quelque chose peut profiter à la Suisse romande, – je pense en l'état à la décision du Conseil fédéral d'attribuer le Tribunal administratif fédéral à Fribourg – eh bien, cette décision suscite le courroux des autres régions de Suisse, directement relayées en cela par Zurich. Et lorsque l'on entend dire, comme ces derniers jours, que le canton concerné de Saint-Gall lierait sa participation au sauvetage de Swissair à l'attribution du Tribunal administratif fédéral, vous imaginez que cela cause un beau scandale en Suisse romande. Voilà quelques raisons, mais quelques raisons quand même, qui font qu'on estime, de ce côté-là de la Sarine, que cela fait beaucoup.

J'ai un peu de compréhension pour ces critiques. Cela ne me sera toutefois pas suffisant pour me faire aboyer avec les loups. Nous devons assumer nos responsabilités de politiciens. Cela signifie aussi expliquer dans nos différentes régions que, parfois, l'intérêt supérieur de la nation doit l'emporter. Je dis et je prétends avec d'autres que cette affaire n'est pas l'affaire de Zurich. Ce n'est pas l'affaire de la Suisse alémanique, c'est l'affaire de tous. Ce n'est pas non plus une affaire de solidarité entre les régions, c'est une affaire de responsabilité générale.

Nous ne pouvons pas contester que la force de la métropole zurichoise, de ses infrastructures, de son économie est un avantage certain pour l'ensemble de la Suisse, y compris pour la Suisse romande.

En conclusion, cette affaire n'est pas celle d'une région, c'est l'affaire de tout le pays. Si l'opération réussit, ce que je souhaite ardemment, elle profitera à l'ensemble du pays, aux aéroports, aux régions de Bâle et de Genève, comme à celle de Zurich.

Le deuxième point que je voulais brièvement aborder, encore que ce n'est pas aujourd'hui qu'on trouvera une solution, c'est les lacunes de notre système. Une leçon que nous pouvons d'ores et déjà et que nous devons rapidement tirer de cette catastrophe est le fait que notre droit sur la poursuite pour dettes et la faillite n'est pas adapté, n'est pas fait pour ce genre de situation. Ce qui s'est passé le 2 octobre, au moment de l'annonce de la demande de sursis concordataire est inconcevable. Beaucoup d'amateurisme et de précipitation ont entouré cette décision dont on a sous-estimé les conséquences; le «grounding» qui laisse et laissera longtemps encore des traces douloureuses. Mais la faute n'incombe pas qu'aux hommes, c'est aussi celle des institutions. Dans d'autres pays, aux Etats-Unis par exemple, il existe en pareils cas des systèmes de mise sous protection judiciaire qui évitent la cessation immédiate des activités, qui garantissent une meilleure mise en valeur ou liquidation des actifs et surtout qui garantissent une meilleure protection des travailleurs. La loi fédérale sur la poursuite pour dettes et la faillite et l'article 333 du Code des obligations, qui n'a du reste pas été prévu pour ce genre de situation – mais je pense qu'on aura l'occasion d'y revenir abondamment ce matin – ne sont pas adaptés à pareille situation. Notre système juridique est insuffisant. Il faut que le Conseil fédéral et le Parlement se chargent rapidement de ce problème.

Quelques considérations encore s'agissant du futur. Je crois sincèrement que «Phoenix plus» a des chances d'aboutir, de réussir, même si les risques sont tout aussi certains. C'est de toute manière mieux que rien, car je suis persuadé que la Suisse ne peut pas se contenter de disposer d'installations aéroportuaires. Elle doit avoir en plus une compagnie d'aviation avec des liaisons intercontinentales et continentales

les propres, sinon nous serons totalement dépendants de l'étranger, ce que d'aucuns essayent d'éviter dans tous les autres domaines. Ce n'est pas d'abord une question d'emblème, de fierté nationale. C'est surtout dans le marché actuel, dans ce créneau-là, une condition-cadre essentielle pour la place économique et financière suisse qui nous est si chère. On sait qu'en matière d'aviation civile l'avenir passera à large échelle par des alliances, ce qui sera encore plus dangereux pour les aéroports des pays qui ne participeront pas de manière déterminante dans une alliance forte. Or, on ne peut pas négocier la participation à une alliance avec une compagnie en faillite et des avions cloués au sol. Contrairement à ce que d'aucuns prétendent, d'alternative il n'y en a pas, sinon de jeter définitivement l'éponge. Mais alors, avec quelles conséquences sociales, financières et économiques?

Pour toutes ces raisons et pour celles déjà évoquées par les collègues qui se sont exprimés avant moi, je vous enjoins de voter toutes ces propositions, peut-être sans enthousiasme, mais en tout cas sans réserves.

Hofmann Hans (V, ZH): Als wir in der Herbstsession über die Swissair diskutiert haben, habe ich dem Bundesrat dafür gedankt, dass er dem für unser Land unwürdigen Zustand des Groundings mit seinem raschen und entschlossenen Handeln ein Ende gesetzt hat. Von diesem Grounding, und vor allem von dessen unglaublichen und gravierenden Auswirkungen, waren wir wohl alle überrascht, auch die beiden beteiligten Grossbanken, wie ich in der Zwischenzeit vernommen habe. Ich möchte als Zürcher Standesvertreter dem Bundesrat auch heute danken, dass er Hand geboten hat zu der nun vorliegenden Lösung. Ich möchte auch Ihnen danken, meine geschätzten Kolleginnen und Kollegen, wenn Sie heute dem Antrag des Bundesrates und der Finanzdelegation zustimmen.

Es gibt gute und achtbare Gründe für diesen Antrag, aber auch gegen diesen Antrag. Ich habe Verständnis für jene, die sagen, das sei ein ordnungspolitischer Sündenfall und volkswirtschaftlich völlig falsch, der Staat habe gute Rahmenbedingungen für die Wirtschaft zu schaffen, sie sonst aber sich selbst zu überlassen; er solle den freien Markt spielen lassen. Ich teile diese Ansicht voll und ganz. Aber es gibt eben keine Regel ohne Ausnahme, und es gilt auch immer, eine sorgfältige Interessenabwägung vorzunehmen. Ich erwarte auch vom Staat, von der Politik, wirtschaftliche Überlegungen. Auch der Staat sollte im Interesse seiner Finanzen nach wirtschaftlichen Grundsätzen handeln.

Stellen Sie sich vor, was passiert wäre, wenn der Bundesrat sich an diese ordnungspolitischen Grundsätze geklammert hätte und schon vor dem Grounding Anfang Oktober gesagt hätte, der Staat mische sich nicht in die Privatwirtschaft ein, das führe zu Wettbewerbsverzerrungen und sei ein gefährliches Präjudiz: Die Flugzeuge der Swissair wären nie mehr in die Luft gestiegen, die Landrechte im Ausland, die so genannten Slots, wären verloren gegangen, und eine neue schweizerische Luftfahrtgesellschaft wäre nicht mehr möglich gewesen. Allein beim Flughafen Kloten hätte man mit 35 000 Entlassungen rechnen müssen; zählt man all jene Betriebe dazu, die direkt oder indirekt vom Flughafen abhängen, hätte das rund 80 000 Arbeitslose für die Region bedeutet. Diese Region ist weit grösser als der Kanton Zürich. Kommt dazu, dass der Hub in Zürich verloren ginge. Der Airport Zürich würde, vergleichbar mit dem Flughafen in Stuttgart, praktisch zu einem reinen Zubringerflughafen. Es ist ein Trugschluss zu glauben, ohne Heimatfluggesellschaft könne der Hub in Zürich erhalten werden.

Die europäischen Luftverkehrsgesellschaften kämen schon nach Zürich, aber nur, um die Passagiere auf ihre Hubs zu bringen, denn sie wollen ja ihren eigenen Hub gewinnbringend betreiben. Wenn dann der Flughafen Zürich kein Umsteigeflughafen mehr wäre, hätten auch zum Beispiel amerikanische Fluggesellschaften kein grosses Interesse mehr, Zürich anzufliessen.

Zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Zürcher Flughafens gibt es mehrere Gutachten, nicht nur Parteiengutachten,

sondern auch wissenschaftliche Studien. Sie belegen klar, dass der wirtschaftliche Aufschwung in dieser Region zu einem grossen Teil den direkten Verbindungen in die ganze Welt zu verdanken ist. Klotten ist unser Tor zur Welt. Viele Firmen, die sich in der Region angesiedelt haben, oder Investoren, die Dienstleistungsbauten errichtet haben, sagen ganz klar, dass sie dies wegen des Flughafens getan haben. Das habe ich auch als Regierungsrat und Baudirektor oft gehört.

Noch ein ganz aktueller Beweis für die Bedeutung unseres Interkontinentalflughafens: Etwa Mitte Oktober, also vor einem Monat, wurden von schweizerischen und ausländischen Investoren drei grosse Wirtschaftsbauten im mittleren Glatttal, ein grosses Hotel und zwei grosse Dienstleistungsgebäude, sistiert. Die Projekte sind baureif, und die Baubewilligungen sind erteilt. Der Baubeginn stand unmittelbar bevor, an einem Ort hatte man mit dem Aushub bereits begonnen. In allen drei Fällen wurde gestoppt. Man will zuerst wissen, was mit dem Flughafen passiert. Ohne Hub wird nicht mehr gebaut.

Es käme also in dieser für die ganze Schweiz wichtigen Wirtschaftsregion mindestens zu einer Stagnation. Das ist die Alternative zum Entwurf des Bundesrates, es gibt keine andere: Wirtschaftliche Nachteile für eine grosse und wichtige Region, die nicht mehr neue Arbeitsplätze schaffen könnte, 80 000 Stellensuchende und viele KMU, die, weil sie vom Flughafen abhängen, in grosse Schwierigkeiten kämen. Dieses leider realistische Szenario käme letztlich Staat und Wirtschaft bedeutend teurer zu stehen.

Das ist auch dem Kanton Zürich klar, haben doch Regierung und Kantonsrat eine Beteiligung an der neuen schweizerischen Fluggesellschaft in der Höhe von 300 Millionen Franken beschlossen. Ich danke all jenen Kantonen herzlich, die sich finanziell mitbeteiligen. Ich bin überzeugt, dass auch das Zürcher Volk im Wissen um die Bedeutung unseres Interkontinentalflughafens den 300 Millionen Franken zustimmen wird. Ich werde mich jedenfalls nach Kräften dafür einsetzen.

Auch der Bundesrat hat unter diesen Umständen richtig gehandelt, indem er sich mit den Banken und der Wirtschaft um eine Lösung bemüht hat. Ich danke auch der Wirtschaft und den Banken für ihr Engagement. Ich bin überzeugt, dass der vorliegende Antrag – denken Sie an den ungeheuren Zeitdruck, der herrschte – im Moment die optimalste Lösung darstellt. Natürlich ist dies alles auch mit einem Risiko verbunden. Aber ich bin von Natur aus Optimist und glaube, dass diese neue nationale Fluggesellschaft nicht nur aufgebaut werden kann, sondern dass sie schon bald Erfolg haben wird. Dann kann der Bund diesen ordnungspolitischen Ausrutscher korrigieren und, wie er das geplant hat, seine Beteiligung mit hoffentlich schönem Gewinn wieder abtosen.

Ich bitte Sie aufgrund dieser übergeordneten Interessen, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen.

Leuenberger Ernst (S, SO): Ich nehme es vorweg: Ich bin für Eintreten und Zustimmung zum Bundesbeschluss.

Wenn wir heute in dieser Drucksituation zeitgerecht eine Vorlage des Bundesrates in beiden Kammern des Parlamentes beraten können, so ist vielleicht auch ein Wort des Dankes und der Anerkennung an die Erfinderinnen und Erfinder dieser ausserordentlichen Session auszusprechen. Sie haben sich aus diesem Haus einige Schelte gefallen lassen müssen. Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten im Nationalrat haben diese Session erfunden.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt und vor allem der schweizerischen Luftfahrt, auch der schweizerischen Flughäfen, ist hier aus berufenem Munde schon dargestellt worden. Ich kann mich den entsprechenden Ausführungen anschliessen. Die Arbeitsplatzfrage

und die Bedeutung der Arbeitsplätze in allen Regionen der Schweiz, in allen Regionen unseres Landes sind deutlich erörtert worden. Wir wissen, dass wir bei unseren ganzen Beratungen tatsächlich vor der Alternative stehen oder gestan-

den haben: Crash oder Rettungsversuch, wie das gestern auch aus bundesrätlichem Munde ausgeführt worden ist. Die verantwortungsbewussten Kräfte dieses Landes haben sich für den Rettungsversuch entschieden und sich zusammengerafft. Dafür ist sicher auch den betroffenen Partei- und Fraktionsleitungen ein Wort der Anerkennung auszusprechen.

Ich möchte vier Bemerkungen anbringen – Detailbemerkungen, gewiss –, die aber ihre Bedeutung haben:

1. Es ist im Zusammenhang mit der Finanzierung dieses Bundesengagements davon gesprochen worden, dass man weiter Swisscom-Aktien verkaufen könnte. Ich nehme an, dass sich der Bundesrat in seiner Weisheit genau überlegen wird, was er in diesem Zusammenhang anstellt, weil die Leute wenig Verständnis dafür hätten, dass man Familiensilber verkauft, um Löcher zu stopfen, die zum Teil auf eigenartige Art und Weise zustande gekommen sind.

Es ist in diesem Zusammenhang ohnehin zu sagen, dass die Ordnungspolitikerinnen und -politiker in diesen Häusern, bei Economiesuisse und in der Redaktion der «Neuen Zürcher Zeitung» gut daran tun, auf diesem Erdball vielleicht inskünftig etwas demütiger zu wandeln und gelegentlich nicht nur von Sündenfällen zu reden, sondern sich auch dankbar dafür zu erweisen, dass ein starker Staat – ich übernehme die Formulierung von Herrn Bundesrat Villiger – eben eine sehr wichtige Funktion hat; auch im Zusammenhang mit sozialem Ausgleich, auch im Zusammenhang mit regionalem Ausgleich und auch im Zusammenhang mit Solidarität mit dem wirtschaftsstarken Zürich.

Es muss auch klar gesagt sein: Die Swissair-Geschichte zeigt uns, dass die Doktoren von Economiesuisse gut daran tun, wenn sie ihre Pfoten von den Bundesbetrieben lassen. Jedenfalls wird Herr Schneider-Ammann sehr gut beraten sein, wenn er seine Eisenbahnpläne noch einmal überdenkt – er versteht schlicht nichts davon.

2. Wir haben ein Riesenproblem mit Sozialplänen. Der Bundesrat tut gut daran, wenn er sich daran hält, dass er mit jenen, die da sozialplanpflichtig sind, deutsch und deutlich – mit Genfern auch französisch – redet und sie an ihre Verantwortung erinnert. Es kann ja nicht sein, dass wir in diesem Land Sozialpartnerschaft predigen, dass sich aber die Pflichtigen einfach so wegstehlen könnten, auch wenn in Verträgen Sozialplanpflichten bestehen. Die Regierung tut wirklich gut daran, die Verantwortlichen an ihre Verantwortung zu erinnern.

Der Bundesrat tut auch gut daran, wenn er die «Juristen der Krone» gelegentlich daran erinnert, dass die geltenden Gesetze gelten. Das Parlament muss nicht alle Tage neu beschliessen, die geltenden Gesetze seien gültig; das gilt insbesondere auch für das Obligationenrecht, und die Gutachten-Akrobatik des Bundesamtes für Justiz ist vielleicht Beschäftigungstherapie, aber jedenfalls in dieser Debatte unnütz oder sogar schädlich.

Wir halten fest: Wenn denn Streitigkeiten über die Wirkungsweise gewisser Gesetzesparagrafen entstünden, würden das dann wohl die Gerichte zu entscheiden haben und nicht die Juristen des Bundesamtes für Justiz.

3. Es ist unterstrichen worden: Die Verantwortlichkeiten sind zu klären, und es ist alles zu unternehmen, damit das restlos abgeklärt wird. Wir haben auch andere Dinge zu klären, und ich beginne mit einem Bekenntnis: Bis und mit 2. Oktober etwa so um 10 Uhr war ich der Meinung: Kein Fünfer in diese alte, marode Swissair! Das ist Sache jener, die diese Geschichte angerichtet haben – die sollen das jetzt auch auslöffeln. Das war bis zu jenem Dienstag um 10 Uhr meine Meinung. Das Grounding hat mich komplett dazu bekehrt, zu sagen, jetzt müsse der Bund eingreifen. Und eigentlich möchte nicht nur Frau Blum den Milchmann kennenlernen, sondern ich möchte in meinem Leben noch einmal erfahren, wer denn letztendlich dieses Grounding verursacht hat.

Ich habe gestern sehr genau hingehört, als die Bundesräte gesprochen haben. Bundesrat Villiger hat ausgeführt, er wisse auch noch nicht, wer das verursacht habe. Wenn ich mir überlege, welche politischen Auswirkungen dieses Grounding gehabt hat, dann müssen wir als Parlament dar-

auf bestehen, dass genau abgeklärt wird, wer denn da an der Schraube gedreht hat und wer uns da hat tanzen lassen.

4. Mit grossem Dank und Anerkennung nehme ich Kenntnis vom Votum des Zürcher Ständevertreter Hans Hofmann. Er hat hier erklärt, er wolle sich in der zürcherischen Volksabstimmung für die Vorlage des Zürcher Kantonsrates einsetzen, aber ein ehemaliger Berner Bär lässt dem «Züri-Leu» knurrend ausrichten, er möge sich bei dieser Abstimmung sehr, sehr Mühe geben. Eines ist uns doch aufgefallen: Mit jedem Kilometer Distanz zu Zürich nimmt die Begeisterung für dieses Projekt ab. Das hat menschliche, das hat regionale Ursachen. Es hat seine Ursache auch in der Haltung, die wir beispielsweise in unserer Landesgegend als Zürcher Arroganz bezeichnen. Da wäre gelegentlich etwas Demut durchaus erträglicher.

So hat sich denn auch ein äusserst bekannter Politiker aus dem Kanton Zürich in die Rolle der bösen Fee verwandelt und hat der neuen Fluggesellschaft Misserfolg gewünscht. Ich wünsche dieser neuen Fluggesellschaft Erfolg, Durchhaltevermögen und etwas Glück, dies für das Land, für die Menschen und gegen die Miesmacherei.

Plattner Gian-Reto (S, BS): In der Sache ist eigentlich alles mehrfach gesagt worden, nicht in diesem Rat allein, sondern in allen Zeitungen und gestern in einer langen Debatte im Nationalrat. Ich möchte dazu nichts mehr sagen.

Ich möchte aber doch zwei Gedankengänge mit Ihnen teilen, die eher etwas auf der Meta-Ebene sind. Der eine betrifft das Wesen der Kritik an den Beschlüssen des Bundesrates, die wir hören, und der andere das Problem, wie nun die Regionen in diesem Fall miteinander umgehen, speziell die Region, die ich hier vertreten darf.

1. Wenn ich über die Sache nachdenke, komme ich nach wie vor zum Schluss, dass ich kein Freund der Lösung bin, die wir nun zu realisieren im Begriffe sind. Aber ich werde ihr trotzdem zustimmen. Kollege Merz hat es in einem Interview deutlich gesagt: Wir sind zum Erfolg verdammt, die Würfel sind längst gefallen. Mir kommt es vor, als seien wir eine Seilschaft, die auf einer Bergtour ziemlich überraschend in einen Gewittersturm geraten ist, obwohl man die Wolken am Horizont hat sehen können. Jetzt haben diejenigen, die wir extra dafür gewählt haben, die Führung übernommen und sagen uns, wo es durchgeht. Ich meine, es ist verantwortungslos, nun hinten am Seil zu reissen und zu sagen, man wolle eigentlich in eine andere Richtung gehen. In solchen Fällen muss man zusammenstehen, wie es uns – in einem viel grösseren Ausmass – die USA in den letzten Wochen vorgemacht haben. Ich bin auch sicher, dass die wohlfeile Kritik, die nun von manchen Maulhelden angebracht wird, auch von den gleichen Leuten und in der gleichen Tonlage kommen würde, wenn der Bundesrat damals genau den gegenteiligen Entscheid getroffen hätte. Kritik hinterher ist immer billig, und ich mag mich ihr nicht anschliessen. Deshalb stimme ich einer Lösung zu, die ich von der Ratio her so selber nicht gewählt hätte.

2. Zur Beziehung zwischen Basel und der neuen Fluggesellschaft bitte ich Sie einfach zu bedenken, zu verstehen, dass die Crossair für Basel das ist, was die Swissair für die Schweiz – war, muss ich sagen. Basel hängt emotional an dieser Fluggesellschaft, sie ist bei uns entstanden, sie ist unter der Führung eines Mannes entstanden, der auch einer von uns ist. Wir haben ihn deswegen auch gern, und wir sind stolz auf das, was er geschaffen hat.

Entsprechend war dann die publizierte – und vielleicht auch die nicht publizierte – Wut in der Nordwestschweiz gross, als plötzlich der Eindruck entstand, man nehme uns da jetzt etwas weg. Die Basler sind ja bekannt dafür, dass sie sagen: «Me het, aber me git nit.» Wir haben eine gut funktionierende Fluggesellschaft, und manche sagen: «Mir wänd si nit

hängäh.» Ich sehe das anders, und das sage ich nun auch den Leuten in meiner Region. Es ist eher wie mit Kindern: Sie werden irgendeinmal erwachsen, und dann muss man sie ziehen lassen. Das ist jetzt offenbar das, was der Crossair passiert. Auch Moritz Suter muss sein Kind nun ziehen lassen. Ich denke, es wäre nicht gut, wenn der Vater weiterhin versuchen würde, das Kind zu beeinflussen.

Deshalb bin ich als Vertreter dieser Region recht froh um den Ingress, den der Nationalrat in den Bundesbeschluss hineingeschrieben hat, in welchem nun doch die Landesflughäfen – zu denen ich auch Basel zähle, obwohl ich nicht ganz genau weiss, zu welchem Land der Flughafen dann gehört – erwähnt werden. Das Kind, das wir ziehen lassen müssen, wird so an sein Elternhaus erinnert und wird vielleicht dann doch gerne und oft zu ihm zurückkehren.

Ich bitte Sie also namens meines Standes, aber auch im eigenen Namen, um Eintreten und Zustimmung, mit einer gewissen Wehmut, aber auch – und das möchte ich nun genau so formuliert haben – mit der stolzen Zuversicht des stolzen Vertreters der Familie, der weiss, dass unsere Crossair, diese Tochter, einen starken Charakter, eine sehr kompetente Führung hat. Wir haben in den Jahren des Erwachsenwerdens gut für sie gesorgt, und wir können sie nun wirklich ziehen lassen. Ich bin sicher, sie wird weder uns noch Sie enttäuschen. Man könnte es so summieren: Ich bin froh, dass die Region um Basel herum der Schweiz wieder einmal zeigen kann, warum es gut ist, dass wir im Jahr 1501 der Eidgenossenschaft beigetreten sind.

Brändli Christoffel (V, GR): Ich habe jetzt natürlich nach dem Votum von Kollege Plattner gewisse Hemmungen, etwas Kritisches zu sagen, weil ich sonst von ihm professoral als «Maulheld» bezeichnet werde. Ich möchte es aber doch tun.

In den letzten Tagen wurde immer wieder die These vertreten, dass ein neues Grounding der Swissair 30 000 bis 50 000 Arbeitslose bedeuten würde und dass man deshalb den Beschlüssen des Bundesrates zustimmen müsse. Es gebe nur einen Schwarzweissentscheid. Diese Grundlage ist meines Erachtens zu hinterfragen.

Es kann doch nicht unser Ziel sein, aus Beschäftigungsgründen eine eigene Fluggesellschaft aufzubauen. Eine eigene Fluggesellschaft macht nur Sinn, wenn sie im Markt gefragt ist und sich im Markt auch zu behaupten vermag. Ob für die Sicherstellung einer internationalen Anbindung eine nationale Fluggesellschaft nötig oder nur wünschbar ist, ist meiner Meinung nach zu diskutieren. Ich teile jedenfalls die Meinung des scheidenden Präsidenten der WAK nicht, dass eine nationale Fluggesellschaft für diese Anbindung unabdingbar ist. Wir werden es bis in ein paar Jahren sehen: Wir erleben ja einen Parallelfall in Belgien mit der Sabena, die Konkurs gegangen ist. Es wird also in drei Jahren zu prüfen sein, ob Belgien auf diese internationale Anbindung zählen kann oder nicht. Wir wissen, dass München – ein starker Wirtschaftsstandort – mehr Flugverkehr aufweist und ebenfalls über die notwendige Anbindung verfügt. Ich meine, man sollte hier etwas relativieren.

Es ist auch nicht so, dass in den flughnahen Betrieben alle Arbeitsplätze verloren gehen, wenn die Swissair nicht mehr fliegt. SR Technics arbeitet zu mehr als 50 Prozent für andere Fluggesellschaften. Das gilt ebenfalls für andere Betriebe auf dem Flughafen Zürich.

Es ist auch unbestritten, dass diese Betriebe im Zuge der Swissair-Krise in Schwierigkeiten sind, und es ist für mich klar, dass man in Bezug auf die flughnahen Betriebe und auf die Infrastruktur des Flughafens Zürich etwas tun muss. Wenn man es aber über eine eigene Fluggesellschaft tun wollte, so beinhaltet das nach meiner Meinung das Risiko, dass bei einem Scheitern auch die Crossair vom Markt verschwinden könnte.

Es hätte durchaus eine Alternative gegeben: Crossair wie heute, schrittweise Erweiterung durch gefragte und rentable Langstrecken sowie eine starke Unterstützung und Verbesserung der Flugplatzinfrastruktur in Zürich. Ich habe auf Bei-

spiele hingewiesen, wo eine solche Alternative auch für Wirtschaftsstandorte funktioniert. Es gibt auch interessante Ansätze für die allfällige vorübergehende Nutzung von Teilen der Infrastruktur am Flughafen, die nicht genutzt werden, mit denen aber auch neue Arbeitsplätze geschaffen worden wären. Hier wären also durchaus auch noch Alternativen zu diskutieren gewesen.

Ich frage mich auch, ob die Argumentation mit den Slots nun wirklich so stichhaltig ist, wenn man heute sieht, wie solche Landrechte erhältlich sind – und auch der Fall Sabena wird zeigen, dass der beste Weg nicht über die Aufrechterhaltung einer konkursiten Fluggesellschaft führt.

Alternativen stehen heute nicht zur Diskussion. Es steht nur die Erhaltung des Ist-Zustandes auf tieferem Niveau zur Diskussion, also ein Hub Zürich und eine eigene Airline. Dafür wendet man 4 Milliarden Franken auf. Die öffentliche Hand leistet den grösseren Beitrag, die Wirtschaft den kleineren. Die Wirtschaft bekommt zwei Drittel der Stimmen in der neuen Gesellschaft, der Staat einen Drittel. Einmal mehr bezahlt der Staat die Altlasten und reduziert damit das Risiko der zukünftigen Aktionäre. Diese steigen mit dem Recht in die neue Gesellschaft ein, bereits nach zwölf Monaten wieder auszusteigen und sich, soweit möglich, schadlos zu halten.

Unsere Finanzdelegation hat in zwei Sitzungen 450 und 100 Millionen Franken sowie die 600 Millionen Franken Beteiligung genehmigt. Wenn sich die Finanzdelegation für die 450 Millionen Franken auf den Dringlichkeitsartikel beruft, so ist dies noch nachvollziehbar. Dass sie es aber für Beiträge des Jahres 2002 tut, kann ich nicht verstehen. Noch weniger verständlich ist für mich, dass die Kommission diesen Entscheid mit 3 zu 2 Stimmen und mit dem Präsidenten im Ausstand gefasst hat. Die Frage der Kompetenzen der Finanzdelegation muss diskutiert und klarer geregelt werden. Nicht nur der grundsätzliche Strategieentscheid wirft Fragen auf. Es ergeben sich viele Fragen aufgrund der Botschaft. Dazu einige Bemerkungen:

1. Zum Stichwort Tourismus: Auf Seite 20 der Botschaft wird der Entscheid als bedeutende Chance für den Tourismus dargestellt.

Das Problem des Tourismus liegt nun aber nicht primär darin, ob wir über eine eigene Fluggesellschaft verfügen oder nicht. Vielmehr stellt sich die Frage, wie die bisher von der Swissair erfüllten Aufgaben – Reservationen, Marketing, Infrastrukturen an der Front – in Zukunft wahrgenommen werden sollen. Es wurde uns signalisiert, dass die Crossair dies aus Kostengründen nicht tun wird, zumindest nicht in diesem Umfang. Beispielsweise müssen Sie Reisebüros in Japan, die im Zuge dieses ganzen Swissair-Debakels 5 bis 10 Millionen Franken verloren haben, wieder dazu bringen, Ferien in der Schweiz zu verkaufen. Sie können diese Büros natürlich nicht allein dadurch gewinnen, indem Sie ihnen sagen, ihre Kunden sollen mit einer neuen schweizerischen Fluggesellschaft reisen.

Schweiz Tourismus hat dazu dem Bundesrat bereits Mitte Oktober eine Eingabe gemacht und die Probleme vonseiten des Tourismus dargestellt. Leider sind diese Fragen in der Botschaft nicht abgehandelt worden. Ich wäre sehr dankbar, wenn sich der Bundesrat dazu äusserte, denn nur wenn es gelingt, im Rahmen von zusätzlichen Massnahmen diese Nachteile aufzufangen, die sich für den Tourismus ergeben, kann man davon sprechen, dass das ganze Paket für den Tourismus eine Chance ist. Eine eigene Fluglinie allein ist nicht die Lösung.

2. Zum Stichwort Staatsrechnung: Sie konnten in der Botschaft auf Seite 41 lesen, dass durch die Swissair-Entscheidung der Spielraum in der Staatsrechnung kleiner wird. Das ist ohne Zweifel so. Vielleicht hätte man Sonderfinanzierungen prüfen sollen. Sicher geht es nicht an – ich glaube, wir werden uns dann in der Budgetdebatte darüber unterhalten –, dass wir im Budget Investitionen kürzen, um diese Kosten hier zu kompensieren. Investitionen zu kürzen bedeutet nämlich nichts anderes, als dass Sie diese Arbeits- und Beschäftigungsprobleme von Zürich in andere Räume verlagern. Es kann also nicht angehen, dass man Investitio-

nen beispielsweise in peripheren Gebieten kürzt, um diese Kosten hier aufzufangen.

3. Zum Stichwort Verantwortlichkeit: Es darf als positiv vermerkt werden, dass die Sonderprüfung, in welcher Form auch immer, weitergeführt wird. Es ist richtig und notwendig, dass die Geschichte aufgearbeitet wird und die Verantwortlichen zur Verantwortung gezogen werden. In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage nach der Verantwortung des Bundes.

Der Bund hat Aufsichtsfunktionen, der Bund ist Aktionär, und dem Bund lagen bereits seit längerer Zeit Informationen zur Situation der Swissair vor. Auch diese Geschichte muss von der GPK oder allenfalls von einer PUK aufgearbeitet werden. Wenn es die GPK tut, so hoffe ich, dass sie dies vertieft und auch gründlicher tut, als sie es bei der Expo getan hat.

4. Zum Stichwort Unternehmensphilosophie: Es wurde uns in der WAK klargemacht, dass die neue Crossair nur Erfolg haben wird, wenn die Rahmenbedingungen der Crossair knallhart umgesetzt werden. Dieser Auffassung kann ich zustimmen. Wenig Verständnis kann man deshalb dafür haben, dass diese Ausrichtung beim Verwaltungsrat offensichtlich nicht gelten soll. Vielmehr fährt man beim Verwaltungsrat mit der bisherigen Strategie – ich sage dazu jetzt «Swissair-Strategie» – weiter. Ich frage mich, wie man mit diesem völlig falschen Signal die Mitarbeiter dazu bringt, die Crossair-Strategie konsequent zu akzeptieren. Auf jeden Fall wird damit das Ziel in Frage gestellt, die Kostenführerschaft auf dem Markt zu übernehmen.

5. Zum Stichwort Beteiligung: Der Bundesrat macht darauf aufmerksam, dass die bisherige Zersplitterung im Aktionariat mitverantwortlich für das Debakel sei und glaubt, in der neuen Crossair über ein kompaktes und berechenbares Aktionariat zu verfügen. Dabei steht heute schon fest, dass die Banken sich nicht als Unternehmer beteiligt haben. Auch der Bundesrat spricht in der Botschaft davon, innert zwei bis drei Jahren auszusteigen. Ich frage mich, was man eigentlich will. Diese Frage stellt sich umso mehr, als der Bundesrat auf Seite 32 der Botschaft festhält, die gewählte Projektstruktur erlaube es ihm – also dem Bund –, das Heft in der Hand zu behalten und die Entwicklung zu steuern. Ich frage mich, ob man das wirklich will. Begibt sich der Bund damit nicht in eine Verantwortung, die weit über die eines Aktionärs hinausgeht und ihn bei allfälligen Forderungen weltweit auch in die Pflicht nimmt?

6. Zum Stichwort Sozialplan: Auch hier wurde gesagt, dass es keine staatlichen Finanzierungen ausserhalb der gesetzlichen geben könne – dies wegen der Rechtsgleichheit mit anderen Firmen und Arbeitnehmern, die in Schwierigkeiten sind. Auch dieses Prinzip hat man bereits durchbrochen. Es ist für mich selbstverständlich, dass der Bund seine guten Dienste anbietet, um die sozialen Probleme im Zusammenhang mit dem Swissair-Debakel zu lösen. Ich habe deshalb auch das Postulat der WAK unterstützt, aber es darf nicht sein, dass man hier ausserordentliche Mittel spricht, um Sozialpläne zu finanzieren. Man darf das eben nicht nur sagen, sondern man sollte sich auch daran halten.

7. Zum Stichwort Risiken möchte ich noch folgende Bemerkung machen: Sie haben sich bei der Deutschen Bank eine teure «second opinion» eingeholt, bei einer Bank, die auch von einem Ex-Swissair-Verwaltungsrat geleitet wird, aber das hat damit nichts zu tun. Diese «second opinion» hat deutliche Aussagen gemacht. Es wurde auf die grossen operativen und finanziellen Risiken hingewiesen, und das Investment wurde als «high risk investment» bezeichnet. Private würden aufgrund dieser Beurteilung die Hände von diesem Geschäft lassen. Ich meine, dies sollte auch für den Staat gelten.

8. Damit bin ich beim Thema der Ordnungspolitik: Auch im ordnungspolitischen Bereich sind Fragen zu stellen. Im Zusammenhang mit der Bewältigung des Swissair-Debakels wird zu leicht die These vertreten, dass Politik und Staat dann eingreifen müssen, wenn es die Wirtschaft nicht tut. Dies trifft sicher für die Erhaltung der Flughafeninfrastruktur und für die Aufrechterhaltung der flughafen Betriebe zu. Dies, weil diese Aufgaben eben nicht durch Private wahrgel-

nommen werden und in hohem Masse im öffentlichen Interesse sind.

Meiner Meinung nach trifft dies aber für eine Fluggesellschaft nicht zu. Es gibt genug Fluggesellschaften, es gibt sogar zu viele Fluggesellschaften. Es gibt auf dem Markt viele neue Fluggesellschaften, und es ist unverständlich, wie man mit Milliardenbeiträgen aus Steuergeldern in diesen funktionierenden Markt eingreift. Namhafte Ökonomen bestätigen diese Auffassung. Man kritisiert jetzt diese Ökonomen, weil einem deren Meinung nicht passt. Aber man beruft sich dann wieder auf die gleichen Ökonomen, wenn sie etwas sagen, das einem passt. Es geht um die ordnungspolitische Frage, ob wir in einen funktionierenden Markt mit Steuergeldern eingreifen sollen, ja oder nein – es geht bei dieser Frage um die Fluggesellschaft und nicht um die Infrastrukturen.

Ich möchte hier nicht weiter ausholen. Sie werden verstehen, dass ich aufgrund dieser Überlegungen dem vorliegenden Beschluss nicht zustimmen kann, auch wenn ich weiss, dass der «point of no return» bereits überschritten ist. Ich habe auch in anderem Zusammenhang, bei der Expo, schon sehr früh gewarnt und wurde nicht gehört. Ich hoffe aber, dass sich meine kritische Beurteilung nicht erfüllt – das möchte ich hier deutlich sagen –, und wünsche hier allen Optimisten viel Glück mit dem vorliegenden Projekt.

David Eugen (C, SG): Es sind eigentlich zwei Gründe, die mich in der WAK veranlasst haben und auch jetzt veranlassen, dieser Vorlage zuzustimmen:

1. Ich bin der Meinung, dass die Aufrechterhaltung der schweizerischen Anbindung an das internationale Luftfahrtsystem eine zentrale Grundlage für die wirtschaftliche und auch gesellschaftliche Entwicklung unseres Landes in der Zukunft ist. Wir können darauf nicht verzichten.

2. Die Politik trägt aufgrund des EWR-Entscheidunges eine klare Mitverantwortung an der heutigen Lage unserer Luftfahrtindustrie. Der EWR-Entscheid war ein ganz wesentlicher Wegweiser in diese Richtung, für den Weg, den die Swissair dann eingeschlagen hat. Hier müssen wir heute auch als Staat Schweiz, der diesen Entscheid gefällt hat, eine Mitverantwortung wahrnehmen.

Ich bin auch der Meinung, dass dieser Fall, den wir jetzt in dieser Vorlage zu entscheiden haben, beweist, dass eben die Kooperation von Staat und Wirtschaft dort unabdingbar ist, wo es um zentrale Anliegen der Infrastruktur geht. Ich teile die Auffassungen nicht, die von den Herren Professoren vorgetragen werden, hier werde wieder Einmischungspolitik betrieben, man verletze ordnungspolitische Grundsätze und Ähnliches. Es ist uns klar dargelegt worden, dass wir – die Schweiz – die Flugrechte verlieren würden, wenn wir jetzt nicht handeln. Wenn wir die Flugrechte behalten wollen, müssen wir jetzt mit dieser Vorlage handeln, und als Handelnder kommt hier einzig der Staat Schweiz mit seinen Mitteln in Betracht. Ich finde, wir müssen diese grundsätzliche Einstellung in allen Bereichen des Service public durchziehen. Das heisst, wir müssen in diesem Bereich von den jetzigen theoretischen Vorstellungen abrücken und uns wieder mehr auf die Kooperation von Staat und Wirtschaft zurückbesinnen, die sich übrigens auch in vielen Teilen bewährt hat.

Den Professoren müsste man vielleicht die folgende Frage stellen: Wenn man Theorien aufstellt, dann müssen sie sich in der Regel im Experiment beweisen lassen. Jetzt sind wir im Experiment, in dem die Theorien, die man uns vorträgt, bewiesen werden müssen, und dieser Beweis kann nicht geführt werden. Das heisst, man müsste jetzt in der Lage sein, diese Theorien in diesem Punkt zu hinterfragen. Dies gilt auch für die Vertreter der Politik, die uns diese Theorien in unseren Sälen immer wieder mit grossen Worten vortragen. Ich muss ganz ehrlich sagen: Die Tatsache, dass die stärkste politische Kraft des Kantons Zürich diese Vorlage mit grösster Vehemenz bekämpft, macht mir meine Zustimmung schwer. Ich habe gestern gehört, was Herr Maurer gesagt hat, und es macht die Sache nicht leichter, wenn die politi-

sche Hauptkraft des Kantons Zürich dermassen dagegen anfährt. Ich bin darum sehr froh, dass der Vertreter des Kantons Zürich in unserem Rat, Hans Hofmann von der SVP, einen sehr deutlichen Kontrapunkt gesetzt hat. Ich möchte ihm auch danken, dass er diesen Kontrapunkt gesetzt hat. Er rückt die Dinge wieder ins richtige Licht. Sicher ist für uns alle wichtig, auch für die Ostschweizer, dass das Zürcher Volk, wenn es dann aufgefordert ist, seine Stimme in dieser Frage abzugeben, diesen Entscheid auch mitträgt. Ich hoffe und erwarte eigentlich auch, dass die Zürcher SVP, nachdem sie dann von diesem Entscheid der eidgenössischen Räte vom heutigen Tag Kenntnis nehmen kann, über die Bücher geht.

Ich möchte die Gelegenheit benützen, meinen Minderheitsantrag zu Artikel 3a zu begründen, damit das jetzt gesagt ist und der Bundesrat dann auch darauf reagieren kann. Ich betrachte diese Mittel, die hier eingesetzt werden, insbesondere diese Milliarde, die der Bund zur Verfügung stellt, als Vorinvestition in eine neue Fluggesellschaft. Auf keinen Fall darf dieses Geld dazu verwendet werden, die Verantwortlichkeiten zu verwischen und den Filz zu decken, der diese Situation herbeigeführt hat.

Ich möchte mich mit aller Kraft dagegen wenden, dass das passiert. Es gibt aber klare Indizien dafür, dass dies der Fall ist.

Der Bund verzichtete meiner Meinung nach ohne Grund darauf, diese Vorinvestition durch Aktien abgelten zu lassen. Dafür gibt es eigentlich keinen stichhaltigen Grund, wenn man nicht einfach sagen will: Wir machen hier als Eidgenossenschaft Schadenminderung für die Verantwortlichen. Das kann es aber nicht sein. Dieses Geld, diese Milliarde, ist die Vorinvestition für die Zukunft, die Sicherstellung unserer Flugrechte für die Zukunft, für die neue Gesellschaft, und nicht die Schadendeckung für das, was geleistet worden ist.

Ein zweites Indiz, das dafür spricht, ist vorhin von Kollege Brändli angesprochen worden: Der Staat verzichtet ohne Grund, wenn man es nach privatwirtschaftlichen Massstäben betrachtet, auf die ihm zustehenden Stimmrechte in dieser ganzen Sache, wenn er schon Kapitalgeber ist. Hier tritt ja der Staat als Aktionär auf. Gibt es einen stichhaltigen Grund, auf all das zu verzichten, Rechte abzutreten, wieder neue Beauftragte zu entsenden, die diese Fluggesellschaft jetzt führen? Der Staat hält sich vornehm zurück. Das kann nur akzeptiert werden, wenn die Eidgenossenschaft diese Dinge, die in dieser Gesellschaft laufen, ganz genau beobachtet, wenn Transparenz herrscht und wenn sichergestellt ist, dass dieses Geld eben nicht dafür verwendet wird, alte offene Positionen auszugleichen.

Daher ist für mich auch sehr wichtig, dass die Sonderprüfung seriös durchgeführt wird, dass die Fakten erhoben und auf den Tisch gebracht werden, auch hier im Parlament. Ich erwarte vom Bundesrat, dass er uns eine Berichterstattung macht, wenn diese Unterlagen ihm als Aktionär zugehen, dass er dann diese Unterlagen mit seiner Stellungnahme dem Parlament vorlegt und wir die Sache hier auch diskutieren können.

Wenger Rico (V, SH): Wir haben uns heute mit der Beurteilung eines wirtschaftspolitischen Scherbenhaufens zu befassen, dessen Entstehung sich seit Jahresfrist wohl mit stets lauter werdendem Donnerrollen abzuzeichnen begann.

Den Folgen des 11. Septembers vermochte die sich stets selbstbewusst präsentierende, gegenüber Warnungen aller Art verschlossene und den Ressourcenverschleiss zu lange tolerierende SAir-Führung aus Management und elitärem Verwaltungsrat keine Widerstandskraft mehr entgegenzusetzen. Es offenbarten sich nun orkanartig die führungsmässigen Mängel bezüglich finanzieller Vorsorge, Flexibilität und Improvisationskraft, deren Folgen nun an Steuerzahler und Wirtschaft hängen bleiben werden. Wenn sich unser Land so schnell wie möglich von der Blamage des Groundings unserer nationalen Airline vom 2. Oktober mit Tausenden von gestrandeten Passagieren und wertlos gewordenen Flugtickets erholen wollte, so gab es, angesichts des Unvermö-

gens im Management bezüglich Liquiditätserhaltung und eines präventiven Umgangs mit Nachlassstundungs- respektive Konkursüberlegungen, zur ersten Finanzspritze des Bundes von 450 Millionen Franken ganz einfach keine Alternative. Die Finanzdelegation stimmte dieser Lösung gestützt auf die Rechtsgrundlage des entsprechenden Artikels im Luftfahrtgesetz zu, nicht ohne sich jedoch zu vergewissern, dass die gefährdeten Depotgelder der Swissair-Mitarbeiter bankenseitig gesichert werden und ein wirksames Controlling der Kreditverwendung aller Bundesgelder – dies gilt auch für die neu gesprochenen Gelder – etabliert wurde. Hier ist es die Absicht der Finanzdelegation, sich nicht nur laufend über die Kreditverwendung, sondern auch über die daraus erfolgende Wirkung bezüglich der Zielerreichung orientieren zu lassen.

Sie kennen den weiteren Lauf der Dinge aus der Berichterstattung seitens des Präsidenten der WAK und meines Kollegen aus der Finanzdelegation, Pierre Paupe. Politischer Gestalter des letztlich eingeschlagenen Weges und der nun durch das Parlament zu würdigenden Anträge ist verfassungsgemäss der Bundesrat, die Exekutive. Die Finanzdelegation hatte gemäss ihrem gesetzlichen Auftrag Rechtsgrundlage, Dringlichkeit, Planbarkeit und Notwendigkeit der bundesrätlichen Anträge zu prüfen.

Den ersten drei Kriterien konnte nicht widersprochen werden. Anlass zur politischen Beurteilung innerhalb der Finanzdelegation war der Punkt «Notwendigkeit der Kredite». Welchen Argumenten galt es bezüglich der Wirkungen für Staat und Gesellschaft mehr Bedeutung beizumessen? Musste mit staatlicher Hilfe ein allenfalls auch nur kurzfristiges Chaos auf dem Arbeitsmarkt inklusive der Rücksicht auf Zuliefer- und indirekt abhängige Gewerbebetriebe verhindert werden? Ist es nicht auch denkbar, dass die Aufnahmekapazität bei rund 400 000 Arbeitsplätzen in der Grossregion Zürich gross genug ist, die Stellenlosen kurz- bis mittelfristig neu zu integrieren? Auf welche Art ist der Erhaltung einer lückenlos funktionierenden Infrastruktur der bedeutenden Luftverkehrsdrehscheibe Zürich am besten gedient? Ist eine eigene Schweizer Airline Bedingung für eine weiterhin genügende Auslastung dieser Infrastruktur? Ist die Erstklassigkeit der internationalen Luftverkehrsanbindung unseres Landes nur durch eine eigene Airline gewährleistet? Lässt sich das Businessplan-Szenario mit Blick auf die weltweiten Überkapazitäten in einem übersättigten Luftverkehrsmarkt überhaupt verwirklichen, nachdem bereits in der eingeholten «second opinion» von einem «high risk investment» die Rede ist?

Ich frage Sie, und das hat sich auch die Finanzdelegation gefragt: Lotterie oder Masterplan? Über Phoenix dann doch zu Ikarus, die Warnungen des Dädalus in den Wind schlagend?

Die Gewichtung dieser Überlegungen führte dann – im Wissen um die der allgemeinen Hektik geopfert Suche nach Alternativen – zum Entscheid, den vom Bundesrat beschlossenen Weg mehrheitlich zu unterstützen.

Persönlich habe ich weniger Mühe mit dosierten finanziellen Beiträgen an Überbrückungsmassnahmen als mit der sich nun abzeichnenden Beteiligung der öffentlichen Hand an der neuen Gesellschaft. Diese wird sich nach noch nicht auszuschliessenden Änderungen in dereteiligungsstruktur zwischen 35 und 40 Prozent belaufen. Meines Erachtens werden sich die mehr aus patriotischer Verpflichtung denn aus Rentabilitätsdenken heraus entstandenen Beteiligungszusagen der Wirtschaft in einer später notwendig werdenden weiteren Zuschussrunde nicht mehr aktivieren lassen. Der Staat wird politisch unter Druck stehen, nach dem A auch B oder dann gar noch C zu sagen.

Ich sage Ihnen – hier bin ich nicht gleicher Meinung wie bisherige Vorredner -: Die staatliche Beteiligung ohne Wertverlust reduzieren zu können, wird länger als Wunsch im Raume stehen bleiben, als es manchen Befürwortern lieb ist. Nachdem die ganze Veranstaltung – nach den in guten Treuen unter Vertragspartnern geschlossenen Vereinbarungen – ohne Verzug auf Kurs zu gehen hatte, bleibt den Räten eigentlich nur noch die verbale Würdigung. Ob Zustimmung

oder Ablehnung, im Nachhinein kann das Ganze ohne gravierenden Vertrauensverlust nicht mehr gekippt werden.

Die mit Macht hervorgetretenen Sachzwänge aus der jahrelang verfehlten Geschäftspolitik eines auserlesenen Zirkels haben Lob und Unterstützung sicher nicht verdient. Ob des sich nun doch abzeichnenden Festhaltens an einer eigenen, nationalen Airline scheint es allerdings angezeigt, dem risikoreichen Projekt die Chance nicht zu verweigern. Es braucht dazu, neben der Bereitschaft zur Schlachtung «heiliger Kühe» und anderen unternehmerischen Fähigkeiten allerdings noch Fingerspitzengefühl, das der Steuerungsgruppe, deren Chef doch schon beim verfehlten SAir-Strategieritt dabei war, vorerst noch abzugehen scheint. Ich lege persönlich Wert auf die Bemerkung, dass man sich nun nicht – aus welchen Gründen auch immer – in schäbiger Weise eines der ausgewiesenen europäischen Flugunternehmer entledigen sollte, nur weil er den Überheblichkeiten des Balsbergs schon lange die Stirn bot und vor den nun eingetretenen Folgen auch frühzeitig gewarnt hat. Im Respekt gegenüber jenen, die die trübe Suppe auslöffeln, den Mitarbeitern, wären auch die überrissenen, fixen Verwaltungsratshonorare geeigneten Ortes nochmals zur Diskussion zu stellen. Der neue Verwaltungsrat sollte zwingend nur erfolgsabhängig entschädigt werden. Es bleibt zu wünschen, dass hier noch anständige Lösungen gefunden werden können.

Ein Wort noch zur weiteren Belastung des Bundeshaushaltes aus diesen ausserordentlichen Ereignissen: Es würde vielerorts nicht verstanden werden, wenn zur indirekten Finanzierung eine markante Reduktion des anstehenden Steuerpaketes in Betracht gezogen würde. Im Blick auf das Hin und Her bezüglich der unseligen und ungeliebten Solidaritätsstiftung stellt sich die Frage immer lauter, ob wir in unserem Staat selbst genügend Ausserordentliches zu bewältigen haben, das es rechtfertigt, statt mit weiterer Schuldenproduktion und Hinhalten des Steuerzahlers etwas Solidaritätsgold zu «Airlinergold» umzufunktionieren.

Merz Hans-Rudolf (R, AR): Eigentlich würde es mich jetzt «zwicken» und reizen, über Wirtschafts-, Finanz- und Sozialpolitik und über Krisenmanagement zu reden. Aber als Mitglied der Finanzdelegation muss ich nochmals auf den 22. Oktober 2001 zu reden kommen. An sich hat mich Kollege Leuenberger für diese Auseinandersetzung so richtig in Stimmung gebracht. Ich wäre gerne mit ihm zum «Hosenlupf» ins Sägemehl gestiegen. Ich mache das gerne, denn erstens hat er jeweils so schöne Zwillichhosen, an denen man so schön zupacken kann, und zweitens ist er ein fairer Schwinger. Diese Auseinandersetzung zu den grundsätzlichen Fragen dieses Themas, diesen «Hosenlupf», werden wir vielleicht ein anderes Mal miteinander austragen.

Den 22. Oktober 2001, Herr Bundesrat Villiger, werden wir in unserem Leben nicht mehr so schnell vergessen, wahrscheinlich nie mehr. Warum? Während Monaten hat sich das Swissair-Problem aufgebaut. Es wurde in der Öffentlichkeit darüber gesprochen, man hat es gewusst. Dann kam das Grounding – es wurde geschildert. In dem Moment ist aus einem Unternehmensproblem ein öffentliches Problem geworden. Währenddem man hier monatelang zuschauen musste, kam dann dieser Tag, an dem die Entscheidung zu treffen war, ob wir dieses Unternehmen retten wollen oder nicht. Die Sitzung vom 22. Oktober hat um 14.30 Uhr begonnen, und man sagte uns, um 17.00 Uhr sollte die Sitzung nach Möglichkeit zu Ende sein, denn dann werde die Pressekonzferenz stattfinden. Nach dem 22. Oktober 2001 hat der Verwaltungsrat der Crossair – Herr Kollege Leuenberger hat auf das OR hingewiesen – sich die im Obligationenrecht vorgeschriebene Zeit genommen, nämlich 20 Tage – plus ein paar zusätzliche Tage –, um die Aktionäre zur Generalversammlung einzuladen. Alle haben sich vorher und nachher die Zeit genommen, und dazwischen kamen wir zum «Handkuss» dieser Entscheidung.

Die Unterlagen, die wir hatten, waren in einer Kaskade vorbereitet. Sie begann beim Verwaltungsrat der Crossair, sie

setzte sich bei den Grossbanken fort, sie kam in die Task Force des Bundes, kam zum Bundesrat und landete bei uns. Wir konnten sagen: Gut, das ist ja nicht alles neu aus der Pfanne gekommen, das ist schon vorgekocht. Trotzdem war und ist es unsere Aufgabe, solche Dinge zu hinterfragen. Ich bin zum Schluss gekommen, dass ich diesen Entscheidungen nicht zustimmen kann. Ich war einer von zweien, die Nein gesagt haben.

Die Gründe, die mich dazu führten, waren nicht finanz-, sozial- und wirtschaftspolitischer Art, dazu gab es an diesem Nachmittag ja gar keine Möglichkeit. Es waren handfeste Gründe eines Unternehmers, der mit einer Situation konfrontiert ist, wie man sie andernorts bei Gelegenheit leider auch findet, nämlich mit einem Businessplan.

1. Jeder Metzger und jeder Bäcker, der von einer Bank Kredit will, muss einen Businessplan vorweisen. Ein Businessplan ist eine Auslegeordnung, in der man sagt, wie ein Unternehmen seine Zukunft zu planen gedenkt. Der Businessplan beginnt immer mit der Einschätzung von Markt und Konkurrenz, und da setzt meine Kritik ein. Wenn man das mit Zahlen, mit aus dem Internet verfügbaren Daten, z. B. der Lufthansa oder der Air France, vergleicht und diese herunterbricht und auf die Swissair oder auf die neu zu gründende Unternehmung überträgt, dann geht das für mich einfach nicht auf. Insofern ist das ein sehr grosses Risiko, das wir unternehmerisch an diesem Tag eingegangen sind. Ich bin heute noch nicht sicher, ob man diesen Businessplan, den man jetzt in Aussicht genommen hat, die grösste der drei zur Verfügung stehenden Varianten, so realisieren kann, wie man uns das damals präsentiert hat.

2. Wenn man solche Entscheidungen trifft, die in die Milliarden von Steuergeldern gehen, muss man doch Alternativen haben und sich die Frage stellen können, was man grundsätzlich auch anders tun könnte, anstatt diesem Businessplan zuzustimmen. Da habe ich einfach nicht das Vertrauen gehabt, dass solche Alternativen zur Verfügung standen. Man hat mir nur gesagt: Das geht nicht, das geht nicht und das geht nicht. Das waren Behauptungen, die ich nicht hinterfragen konnte. Die «Tatsache», dass z. B. die flughnahen Betriebe Konkurs gehen, wenn es keine Swissair mehr gibt, ist eine Behauptung.

Dabei gibt es Betriebe, die heute schon zu 50 und mehr Prozent für Drittunternehmen arbeiten, die mithin schon in einem Markt drin sind, in dem sie bereits andere Kunden hatten. All diese Dinge waren einfach zu wenig hinterfragbar. Darum habe ich mich bei dieser Entscheidung unwohl gefühlt – wie meine Kollegen übrigens auch. Der Drei-zu-zwei-Entscheid ist im Nachhinein gesehen eigentlich weise. Es haben drei obsiegt, die offensichtlich in Übereinstimmung mit der Politik des Bundes stehen, wie sie gestern auch vom Nationalrat bestätigt worden ist, und die auch das Gespür im Volk irgendwo aufnehmen und sagen: Es ist eine so bedeutende Situation, dass wir helfen müssen.

Aber ich sage Ihnen: Seit dem Grounding am 2. Oktober hat man in der Wirtschaftspresse von 50 Unternehmen in der Schweiz gelesen, die den Abbau einer Zahl von Arbeitsplätzen vornehmen müssen, die zusammen grösser ist als die bei der Swissair. Wo ist die Hilfe des Bundes für diese Unternehmen? Sie haben zum Teil auch Probleme und stehen am Abgrund. Die einen stehen mit dem Rücken zum Abgrund, die anderen mit dem Gesicht in die Geografie, aber beide in einer unbequemen Lage. Deshalb habe ich mich dafür entschieden, Nein zu sagen. Dieses Nein hat aber nun auch sein Gutes. Erstens einmal hat es dazu geführt, dass die Finanzdelegation ihre Kreditierung mit strengen Auflagen versehen hat. Das war die Folge: Man hat auf uns gehört und gesagt, man müsse wenigstens dafür sorgen, dass hier strenge Bedingungen gestellt werden, indem man z. B. sagt: Wenn es im März dann nicht gelingt, gibt es keine weiteren Mittel, zumindest nicht mehr auf dem Wege über die Finanzdelegation. Das war die Folge.

Jetzt ist der Entscheid getroffen. Jetzt gibt es kein Zurück mehr, auch für mich nicht. Es wäre tödlich, wenn wir jetzt mit neuen Anträgen oder mit Hinterfragen Sand ins Getriebe streuen würden. Dann würden wir nämlich die Beträge, die

gesprochen worden sind und die zu sprechen Sie auch geneigt sind, zusätzlich gefährden. Wir würden ein Chaos anstellen, das grösser nicht sein könnte.

Ich möchte ganz klar sagen, dass heute eine Gegenposition nicht mehr verantwortbar ist. Wir müssen jetzt zu diesen Entscheidungen stehen.

Noch ein Wort zur Finanzdelegation. Es wurde da und dort an diesem Organ ein bisschen Kritik geübt. Ich möchte darauf hinweisen, dass es in Europa vier verschiedene Oberaufsichtssysteme gibt, wie Verwaltungen beaufsichtigt werden. Drei sind bekannt, das vierte ist das schweizerische; wir haben nämlich ein eigenes. Wir haben nämlich keinen Rechnungshof, sondern ein System, das auf der Zusammenarbeit zwischen dem Parlament, der Regierung und der Verwaltung beruht. Die Finanzdelegation ist ein Organ, das einerseits begleitende Oberaufsicht ausübt, andererseits aber auch zukunftsorientiert mitentscheidet. Es braucht ein Organ, das in solchen Situationen flexibel und rasch einsetzbar ist. Ich möchte Sie davor warnen, das Kind mit dem Bade auszuschütten. Man kann darüber diskutieren, ob man hier meinetwegen Limiten in den Beträgen einsetzen, oder Quorumsbestimmungen verschärfen soll. Das sind aber rein politische Fragen, die man durchaus im Zusammenhang mit der Parlamentsgesetzrevision studieren kann. Aber ich möchte Sie davor warnen, aus diesem singulären Entscheid – das wird es hoffentlich bleiben – abzuleiten, dass die Finanzdelegation ein ungeeignetes Organ sei. Sie feiert nächstes Jahr das Jubiläum ihres hundertjährigen Bestehens. Sie hat Tausende von Entscheidungen getroffen. Es ist noch nie der Eindruck entstanden, dass sie grundlegend falsch sei. Es ist müssig, heute zu verweisen, ob das Parlament anders entschieden hätte, wenn es am 22. Oktober 2001 getagt hätte, als wir das in der Finanzdelegation gemacht haben. Der Entscheid lag bei 3 zu 2 Stimmen; es war ein knapper Entscheid, wo alle Überlegungen eingebracht worden sind. Jetzt müssen wir dahinter stehen. Ja, Herr Kollege Plattner, wir sind jetzt zum Erfolg verdammt.

Inderkum Hansheiri (C, UR): Nachdem diese Vorlage offensichtlich auch finanzpolitische und finanzrechtliche Aspekte hat, erlauben Sie mir noch einige Bemerkungen hiezu aus der Sicht der Finanzkommission.

Im Vordergrund steht natürlich die Feststellung, dass die Beschlüsse, die wir heute fassen werden, sich ganz erheblich auf den Finanzhaushalt auswirken. Für das laufende Jahr sind es 1,2 Milliarden Franken Ausgaben mehr, wobei festzustellen ist, dass wir bereits Nachtragskredite haben, die gegenüber Vorjahren bedeutend höher sind, und es ist keineswegs in den Büchern festgeschrieben, dass wir das «Haushaltziel 2001» erreichen werden. Die Auswirkungen für das nächste Jahr bestehen darin, dass das kleine Plus in der Grössenordnung von 450 Millionen Franken im Voranschlag sich in ein Defizit von einer halben Milliarde Franken umwandeln wird. Von den folgenden Jahren will ich nicht sprechen.

Es hat uns in der Finanzkommission natürlich deshalb schon etwas erstaunt, dass dieses Geschäft buchstäblich an uns vorbeigelaufen ist, denn zum einen sind die Mitglieder der Finanzdelegation von der Finanzkommission gewählt, und sie sind auch der Finanzkommission gegenüber verantwortlich, und zum anderen war es uns aus diesem Grunde nicht möglich, zuhanden des Plenums einen Voranschlag für das Jahr 2002 zu verabschieden, der eben vollständig und kompakt ist.

Staatliche Finanzpolitik hat zunächst natürlich ihre eigenen, spezifischen Regeln, auch Rechtsregeln, aber ebenso Grundsätze und Prinzipien. Sie ist aber insofern nicht Selbstzweck, als sie stets einen Bezug zur Sachpolitik hat. Da stellt sich jeweils stets die grundsätzliche Frage – und sie stellt sich natürlich auch bezogen auf die jetzige Vorlage, die wir zu beraten haben –, ob, in welcher Art und in welchem Ausmass etwas Sache des Staates sei oder ob es nicht in den Bereich von Wirtschaft und Gesellschaft gehöre. Über diese zentrale Frage möchte ich nicht mehr spezielle Aus-

führungen machen; die Gründe wurden sehr kompetent dargelegt. Ich möchte aber generell unterstreichen, was auch gesagt wurde, dass es in der Politik eben auch Situationen gibt, die es rechtfertigen, von durch die Ratio geprägten Ordnungsprinzipien abzuweichen.

Es war – auch dies ist wiederholt gesagt worden – in der Tat das unheilvolle Grounding, welches einen eigentlichen Schock in der ganzen Nation Schweiz ausgelöst und dadurch natürlich auch die Emotionen der Schweizerinnen und Schweizer gegenüber der Swissair offen gelegt hat. In dieser Situation hatte die Politik zu handeln. Ich bin mir nicht so sicher, wie heute die Meinung wäre, wenn die Politik nicht gehandelt hätte.

Aus der Optik der Finanzpolitik ist vor allem ein institutioneller Aspekt zu beachten. Auch wir – und insbesondere wir in der Finanzkommission – sind natürlich wenig erbaut von der Tatsache, dass das Parlament zumindest faktisch nur noch Ja sagen kann. Aber – ich möchte das klar sagen, lieber Herr Kollege Merz – wir stellen uns schützend vor die Finanzdelegation. Sie hatte in der Tat einen schweren Stand, zumal ja der Bundesrat

erklärt hatte, er würde die Kredite nur dann bewilligen, wenn die Finanzdelegation zustimme, was auch wieder verständlich ist. Hingegen ist klar, dass das Ereignis Swissair gezeigt hat, dass die jetzigen finanzrechtlichen Instrumente nicht mehr adäquat sind. Der Gesetzgeber hat an ausserordentliche Ereignisse wie jene rund um die Swissair offensichtlich nicht gedacht. Obwohl – oder man könnte vielleicht sagen, gerade weil – das Finanzhaushaltsgesetz die Folgen einer allfälligen Nichtgenehmigung eines dringlich beschlossenen Zahlungs- oder Verpflichtungskredits nicht regelt, ist davon auszugehen, dass man bei der Schaffung dieses Instrumentariums der dringlich beschliessbaren Nachträge von Gröszenordnungen ausgegangen ist, die sich in Grenzen halten und mehr oder weniger kompensierbar sind. Im vorliegenden Fall Swissair ist das offensichtlich nicht so und deshalb sind wir der Überzeugung, dass dieses Instrumentarium anzupassen ist. Dabei ist aber zu beachten, dass wir ein bewegliches Instrumentarium behalten können. Der Bund muss ein Instrument haben, um eben in derart ausserordentlichen Lagen schnell handeln zu können. Andererseits muss dieses Instrumentarium aber so beschaffen sein, dass die Mitwirkungsrechte des Parlamentes angemessen gewahrt sind.

Wir haben aus diesem Grund in der Finanzkommission beschlossen, eine Subkommission einzusetzen, mit dem Auftrag, konkrete Vorschläge zu unterbreiten, die dann bereits in die Revision des Parlamentsgesetzes einfließen könnten und die auch eine entsprechende Änderung des Finanzhaushaltsgesetzes zur Folge haben werden.

Ich beantrage Ihnen Zustimmung zur Vorlage.

Büttiker Rolf (R, SO): Wir haben heute zwei wichtige Fragen zu beantworten:

1. Brauchen wir eine nationale Fluggesellschaft? Das ist die zentrale Frage.

2. Falls man diese Frage mit Ja beantwortet, kommt hinzu – und ich möchte sagen, leider kommt das hinzu –, dass Parlament und Bundesrat das unternehmerische Risiko mit beurteilen müssen.

Ich meine auch, dass es jetzt an der Zeit ist, nachdem die Vertreter der Finanzkommission, der Finanzdelegation und der WAK gesprochen haben, dass man auch die verkehrspolitische Dimension dieser Geschichte etwas ausleuchtet. Hier möchte ich sagen, dass ich über gewisse Voten etwas erstaunt bin. Das kommt daher, dass in der Botschaft des Bundesrates, aber auch in der Diskussion von heute Morgen und auch im Vorfeld dieser Diskussion einfach immer nur vom Flugpassagierverkehr gesprochen wurde. Die Luftfracht ist völlig ausgeblendet, völlig ausgeklammert worden. Wenn man das hinzunimmt, Frau Leumann, dann sieht dann die Beurteilung auch bezüglich der KMU etwas anders aus.

Ich habe eigentlich immer gemeint, wir seien ein Produktionsstandort mit Binnenlage für hochwertige Güter, und des-

halb bin ich der Meinung, dass wir auf eine gut funktionierende internationale Luftfrachtanbindung unabdingbar angewiesen sind. Ich meine, das betrifft vor allem auch die vielen kleineren und mittleren Betriebe, die einen hohen Exportanteil haben. Da spielt es im Vergleich zum Passagierverkehr eben eine Rolle, ob man nach Mailand, München, Paris oder Frankfurt gehen muss. Dazu kommt, dass das Luftfrachtgeschäft für die meisten Airlines, auch für die alte Swissair, kostendeckend und gewinnbringend ist und dass es auch in Zukunft bei der neuen Airline eine wichtige betriebswirtschaftliche Rolle spielen wird. Gemäss Statistik der Oberzolldirektion wurden im Jahr 2000 tonnenmässig 4 Prozent – das ist eigentlich vernachlässigbar klein –, wertmässig aber 31 Prozent, also rund ein Drittel, der Gesamtausfuhren per Luftfracht getätigt.

Wenn man dann die Güter anschaut – Halbleiterprodukte, Medikamente, medizinische Geräte, Uhren –, dann muss man sagen, dass diese nicht ganz so einfach mit Lastwagen, Schiffen und den SBB transportiert werden könnten. Ich möchte deshalb eine Überlegung dazu anschliessen, was passieren würde, wenn der Anschluss an dieses interkontinentale Netzwerk für die Luftfracht nicht mehr sichergestellt wäre. Ich meine, dass das für die Schweizer Exportwirtschaft eben sehr nachteilige Folgen hätte:

1. Die Schweizer Exportwirtschaft müsste nämlich ihren Luftfrachtversand via andere ausländische Hubs vornehmen; dies würde zu längeren Transportzeiten führen, das ist klar. Hier haben wir ebenfalls einen Unterschied zum Passagierverkehr. Ich bin überzeugt, dass bei den ausländischen Hubs die jeweiligen inländischen Interessen stärker wahrgenommen würden als die ausländischen Exportinteressen. Das würde bei den Exporten zu Verzögerungen – Stichwort: «just in time» – und auch zu Kostensteigerungen führen.

2. Der Abtransport dieser Güter aus der Schweiz würde sehr wahrscheinlich per Bahn oder LKW passieren. Das würde zu Mehrverkehr vor allem auf der Strasse und zu zusätzlichen Emissionen führen. Die Luftfrachtmenge entspricht ungefähr 15 000 LKW-Ladungen – diese müssten dann eben auch bezahlt werden.

3. Durch eine Abwanderung der Luftfrachtsendungen an ausländische Hubs wird die Infrastruktur des Flughafens Zürich und eventuell auch jene der beiden anderen Flughäfen ganz eindeutig geschwächt. Dies bedeutet einen Verlust von Arbeitsplätzen nicht nur bei den flughnahen Betrieben – das ist die eine Seite –, sondern auch bei am Flughafen ansässigen Firmen und Organisationen – Spediteuren, Camionneuren, Kurierdiensten, Zoll usw.

4. Für viele Unternehmen, vor allem auch für KMU, Produzenten und Handelsfirmen, bedeutet die Nähe eines gut funktionierenden Frachtflughafens einen echten Wettbewerbsvorteil im kontinentalen und globalen Vergleich; das ist nicht wegzudiskutieren.

Hier droht eine Abwanderung, hier droht ein Wechsel des Firmenstandortes ins Ausland.

5. Hoch empfindliche Güter wie z. B. Medikamente, Lebensmittel usw. müssten längere Transportzeiten erdulden.

6. Der Luftpostverkehr – das kommt noch hinzu, da möchte ich vielleicht noch Herrn Bundesrat Leuenberger ansprechen – von und nach der Schweiz müsste auf der Strasse via ausländische Airports abgewickelt werden, was noch zusätzliche Verzögerungen und z. B. auch höhere Kosten verursachen würde.

Man kann davon ausgehen – das sehe ich auch ein –, dass jeder findige Exporteur, Verlager, Logistiker, Spediteur einen Weg zum Versand seiner Güter findet. Das ist keine Frage. Doch es ist im Interesse der gesamten schweizerischen Volkswirtschaft, es ist für die Wirtschaft äusserst wichtig, über eine schweizerische Luftfrachtgesellschaft und damit eben über eine nationale Fluggesellschaft zu verfügen, die ihren Heimmarkt kennt – das ist entscheidend – und auf die besonderen Bedürfnisse der schweizerischen Wirtschaft, der schweizerischen Kunden eingehen kann.

Zum Schluss noch zwei, drei Bemerkungen: Im Zusammenhang mit der Diskussion um die Swissair hat man viel von Ordnungspolitik gehört. Dieser Begriff ist natürlich von bei-

den Seiten arg strapaziert worden. Man kann natürlich ordnungspolitische Eiertänze aufführen, man kann den Begriff natürlich immer wieder so auslegen, wie er in die entsprechende Argumentation hineinpasst.

Noch etwas zum Unternehmerrisiko. Es ist klar: Wenn man Unternehmer ist – und in diese Rolle sind wir heute gedrängt –, geht es nicht ohne Risiko. Zum Unternehmertum gehört Unternehmerrisiko, Herr Bundesrat Villiger kommt ja aus der Wirtschaft. Es besteht ein Unterschied zwischen Unternehmerrisiko und «Gamblen». Unsere Bundesräte sind keine «Gambler». Ich habe ein gewisses Vertrauen, dass dieses Unternehmerrisiko eingegangen werden kann. Sonst beklagen wir ja immer wieder die Situation, dass das grösste Risiko in diesem Land das Risiko sei, nie ein Risiko eingehen zu müssen.

Stadler Hansruedi (C, UR): Anlässlich der Herbstsession, nach dem Grounding und dem Neustart der Swissair, war man geneigt zu denken, dass aus dem Chaos eine Stimme sprach: «Sei glücklich und froh, es könnte schlimmer sein.» Heute muss ich sagen, dass ich damals glücklich und froh war, und es kam dennoch schlimmer. In den letzten Monaten spielte sich eine wahre Tragödie ab, auch wenn Friedrich Dürrenmatt überzeugt war, dass in der modernen Welt die Form der Tragödie unmöglich geworden ist und dass dem modernen Zeitalter nur noch die schaurig-groteske Komödie entspreche.

Im Namen der GPK – wie dies unsere Präsidentin bereits angekündigt hat – erlaube ich mir, einige Bemerkungen zur Frage der Bundesaufsicht zu machen. Im Rahmen der Parlamentsdebatte in der Herbstsession über das Swissair-Debakel wurde verschiedentlich die Frage der Bundesaufsicht aufgeworfen, so auch in der heutigen Debatte. Die Subkommission EDI/UVEK der GPK hat sich wenige Tage nach der Herbstsession der Frage der Bundesaufsicht angenommen und eine Untersuchung eröffnet. Wir haben einen Fragenkatalog zuhanden des Bundesrates verabschiedet. Wir haben aber auch bereits am 5. November 2001 ein erstes Hearing mit dem Direktor des Bazl, mit dem Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung und mit dem Generalsekretär des UVEK durchgeführt. Wir sichten nun diese Ergebnisse und weitere Unterlagen. Wir werden dann über das weitere Vorgehen entscheiden und auch weitere Abklärungen machen. Unter dem Gesichtspunkt der Aufsicht und der Rolle des Bundes im Rahmen des Swissair-Debakels geht es für die parlamentarische Oberaufsicht vor allem um drei Punkte: Erstens geht es einmal um die Frage der Wahrnehmung der Aufsichtspflichten gemäss dem Luftfahrtgesetz und der entsprechenden Verordnung durch das Bazl. Zweites geht es um die Wahrnehmung der Aktionärsrechte durch den Bund. Drittens geht es um die Frage des Krisenmanagements des Bundesrates im Vorfeld und während des Swissair-Debakels.

1. Kurz zum Bundesamt für Zivilluftfahrt: Artikel 27 des Luftfahrtgesetzes regelt die Voraussetzungen für die Erteilung einer Betriebsbewilligung für den gewerbsmässigen Luftverkehr. Insbesondere wird gemäss Absatz 2 Buchstabe c eine Bewilligung nur erteilt, wenn das Unternehmen «wirtschaftlich leistungsfähig ist und über ein zuverlässiges Finanz- und Rechnungswesen verfügt». Artikel 103 der entsprechenden Verordnung präzisiert noch, dass ein Unternehmen für eine Betriebsbewilligung glaubhaft machen muss, dass es «seinen Verpflichtungen während eines Zeitraums von 24 Monaten nach Aufnahme der Tätigkeit jederzeit nachkommen kann und dass es für die Kosten während drei Monaten nach Aufnahme der Tätigkeit aufkommen kann».

Jetzt kann man allenfalls die Meinung vertreten, dies sei nur bei der erstmaligen Bewilligungserteilung besonders zu beachten. Artikel 102 der Luftfahrtverordnung besagt aber, dass der Bundesrat eine Betriebsbewilligung entziehen kann, wenn «die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht mehr erfüllt sind».

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt, das Departement und auch der Bundesrat – ich verweise auf die entsprechende Bot-

schaft – vertreten die Auffassung, dass sich die Aufsichtstätigkeit des Bundes vorab auf die Überprüfung der Voraussetzungen für einen technisch und organisatorisch sicheren Flugbetrieb erstreckt. Nur bei der erstmaligen Erteilung einer Betriebsbewilligung werde die Erfüllung gewisser finanzieller Voraussetzungen summarisch geprüft. Anlässlich einer Erneuerung der Bewilligung stütze man sich auf die Geschäfts- und Revisionsberichte ab. Anlässlich der Erneuerung der Betriebsbewilligung im Dezember 2000 habe die Swissair glaubhaft machen können, dass ihr die für einen sicheren Flugbetrieb und Unterhalt notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung standen. Man muss sich sehr wohl im Klaren sein, dass eine Bewilligungsbehörde auf bestimmte Unterlagen – wie offizielle Revisionsberichte – abstellen darf, dies vor allem auch bei einem börsenkotierten Unternehmen, wo nach dem entsprechenden Kotierungsreglement noch weitere Vorschriften zur Verbesserung der Transparenz bestehen.

Die GPK hat über diese Auslegung vonseiten der Bundesstellen aber noch keine abschliessende Beurteilung vorgenommen. Gegenwärtig läuft auch das Bewilligungsverfahren bezüglich einer Ausweitung der Bewilligung für die Crossair. Wir meinen, hier dürften strengere Anforderungen gestellt werden als bei einer Erneuerung der Bewilligung.

Auch zur Frage der Erteilung der Streckenkonzessionen an die Crossair liest man in der Botschaft wenig. Zuständig ist das UVEK. Anfänglich dachte man an eine schnelle, unkonventionelle Übertragung. Tatsächlich braucht es aber ein formelles Verfahren mit einer Ausschreibung, bei der auch Dritte mitspielen können. Gerade deshalb stellt sich auch hier die Frage, ob dieses Verfahren fristgerecht abgewickelt werden kann. Wir sind Ihnen, Herr Bundespräsident, dankbar, wenn Sie uns auch noch etwas über den Stand dieses Verfahrens mitteilen können.

2. Wie steht es mit der Rolle des Bundes als Aktionär und Krisenmanager? Bei der Anhörung des Direktors der Eidgenössischen Finanzverwaltung erhielten wir einen ersten Einblick in die Chronologie der Ereignisse. Die widersprüchlichen Aussagen über die genauen Ursachen des Groundings vom 2. Oktober konnten wir auch der Presse entnehmen. Deshalb will die GPK auch den genauen Umständen nachgehen, die zum Grounding geführt hatten – aber vor allem aus der Sicht des Bundes und nicht aus der Sicht des Unternehmens.

3. Ebenfalls wollen wir im Weiteren kritisch hinterfragen, ob der Bund heute über die geeigneten Instrumente verfügt, um das Sich-Abzeichnen solcher Desaster früher zu erkennen, und ob der Bundesrat auch die Instrumente für ein professionelles Krisenmanagement in solchen Situationen hat. Klar abgrenzen will die GPK ihre Arbeiten von der Sonderprüfung. Diese Sonderprüfung muss in irgendeiner Form fortgeführt werden. Gerade beim grossen Engagement des Bundes muss lückenlos und ungeschminkt aufgezeigt werden, was von wem und wann in diesem Firmenkonglomerat falsch gemacht wurde und wo Misswirtschaft betrieben wurde.

Ich bin durchaus der Meinung, dass eine Abstimmung mit den Arbeiten des Sachwalters erfolgen muss. Die Verantwortlichkeit gehört aber schonungslos auf den Tisch. Darauf haben die Tausenden von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die vielen Gläubiger und auch das Land einen Anspruch.

Abschliessend noch eine kurze persönliche Bemerkung zum Engagement des Bundes. Ich werde der Vorlage zustimmen. Niemand ist glücklich darüber, aber es gibt nur zwei miserable Lösungen. Wir wählen die zweitschlechteste. Die Gründe wurden dargelegt. Vielleicht bleiben wir bei der Begründung noch etwas an den allgemeinen Worthülsen haften. Herr Kollege Merz, das Jubiläum der Finanzdelegation wäre vielleicht gerade der Anlass zur Neuregelung allenfalls auch der Kompetenzen der Finanzdelegation.

Die Unterstützung ist für mich aber auch ein Akt der Solidarität im Interesse von Zehntausenden von Arbeitsplätzen, der Solidarität mit einer starken Wirtschaftsregion. Gerade als Vertreter eines kleinen Gebirgskantons weiss ich, dass dieses Land auf die gegenseitige Solidarität immer wieder an-

gewiesen ist, dies auch in Zukunft. Herr Finanzminister, im Zusammenhang mit dem neuen Finanzausgleich ist sehr bald wieder ein Akt der Solidarität in diesem Lande gefragt. Man hat schlussendlich auch überall zur Kenntnis zu nehmen, dass die ganze Schweizer Bevölkerung diese Rettungsaktion mit ihren Steuerfranken finanziert. Damit gibt es für mich nur eine schweizerische Airline; es geht nicht um die Fluggesellschaft eines Kantons oder einer Region. Das «Elternhaus» ist die Schweiz. Der Flug wird auch in Zukunft schwierig sein. Heute heisst es für uns alle immer noch: «Fasten your seat belt!»

Stähelin Philipp (C, TG): Ich habe gehört, dass noch über ein Dutzend Redner warten. Selbstverständlich hätte auch ich Ihnen ganz Entscheidendes mitzuteilen, und ich bin wohl vorbereitet. Aber man kann Probleme auch zerreden. Für mich steht heute etwas anderes im Vordergrund, nämlich Handeln und Führen, und zwar ohne Bruch. Deshalb verzichte ich auf mein Votum.

Escher Rolf (C, VS): Ich äussere mich als Vertreter eines Randgebietes, eines Gebirgstales, das weit weg von Klotten und viel näher bei Genf-Cointrin und nur gut eine Stunde vom interkontinentalen Flughafen Malpensa entfernt liegt. Ich bin Vertreter eines Tales, das mit der «Ausserschweiz» oder, wenn Sie wollen, mit dem «Unterland» seit bald zwanzig Jahren durch das so genannte Furkaloch verbunden ist, durch jenes Furkaloch, das uns heute noch allemal vorwurfsvoll um die Ohren geschlagen wird.

Heute stehen wir vor einem anderen Loch, dem Swissair-Loch. Diese Swissair ging nicht in den letzten Wochen oder Monaten kaputt, sie wurde in den letzten Jahren in Zürich kaputtgemacht. Die Zerstörung der Swissair ist nicht irgendwie gottgewollt. Für die Zerstörung sind die Organe der Swissair massgeblich mitverantwortlich. Ich nehme an, der Bundesrat teile die Ansicht, dass sicherzustellen ist, dass diese Verantwortung untersucht wird, damit die Schuldigen zur Verantwortung gezogen werden können. Das Swissair-Loch ist derartig tief, dass darin bald hundert Furkalöcher mühelos Platz finden. Als Unternehmensleiter der Furka Oberalp Bahn musste ich bis vor kurzem bescheiden und gesenkten Blickes durch die Zürcher Bahnhofstrasse gehen, voller Ehrfurcht vor der dortigen Wirtschaftskompetenz. Heute kann ich dies nicht gerade mit geschwellter Brust, aber immerhin erhobenen Hauptes tun.

Der Bund hatte beim Zerfall der Swissair praktisch nur zwei Möglichkeiten, nämlich entweder keinen Franken oder keine Milliarde einzuwerfen. Aber ohne irgendwelche Bundeshilfe würde aus der Swissair-Katastrophe ein Desaster Schweiz. Die verheerenden Schäden und die daraus resultierende Arbeitslosigkeit würden vor allem Zürich und die Ostschweiz treffen, in einem gewissen Mass aber auch die ganze Schweiz und nicht zuletzt die Randgebiete.

An einer Tatsache kommen wir nicht vorbei: Wenn sich Zürich heute erkältet, haben die Waadt und das Tessin morgen die Grippe und Graubünden und Wallis eine Lungenentzündung. Die vom Bundesrat beantragte Bundeshilfe liegt aus dieser Sicht im nationalen Interesse. Darum ist die Bundesversammlung gut beraten, diese Ausgabe zu beschliessen. Eigentlich haben wir ja auch keine andere Möglichkeit. Dies ist die unschöne Seite der Medaille.

Ich nehme an, dass der Bundesrat auch der Ansicht ist, dass bei derartig weit reichenden dringlichen Beschlüssen das Parlament breiter einzubeziehen ist, also nicht nur durch die sechsköpfige Finanzdelegation. Solche enormen Vorentscheide sind breiter abzustützen. Es ist angezeigt, entsprechende organisatorische Bestimmungen in die laufende Beratung des Parlamentsgesetzes einzubringen. Die gute Seite der Medaille wäre der Erfolg der neu aufzubauenden Fluggesellschaft. Dieser Erfolg ist die beste Schadensbegrenzung. Mit diesem Erfolg würden Zehntausende von Arbeitsplätzen gerettet.

Ich ärgere mich, wenn behauptet wird, der Bund täte nichts für die entlassenen oder von der Entlassung bedrohten Men-

schen, der Bund müsse einen Sozialplan finanzieren. Diese zwei heute zu beschliessenden Bundesmilliarden sind der beste Sozialplan. Denn dadurch werden unzählige Menschen vor der Arbeitslosigkeit bewahrt. Mit Verlaub, ich sehe keinen Unterschied, ob das Personal einer maroden Fluggesellschaft oder ob das Personal eines bankrotten Berghotels entlassen wird. Das Schicksal der arbeitslosen Saaltöchter des Berghotels ist ebenso schlimm wie dasjenige der Fluggeschwister.

Diese Bundeshilfe von 2 Milliarden Franken wird nicht spurlos an der Bundeskasse vorbeiziehen. Bei zukünftigen Ausgabebeschlüssen gilt es zu berücksichtigen, dass diese 2 Milliarden wohl im nationalen Interesse liegen, aber vornehmlich und direkt dem Grossraum Zürich zugute kommen. Davor können wir die Augen nicht verschliessen.

Wenn also z. B. Nationalstrassenstrecken zurückgestellt werden müssen, sollte das dann nicht unbedingt im Jura sein. Oder wenn über weitere Alptransit-Ausbauten zu entscheiden ist, sollte vielleicht der Ceneri- dem Zimmerberg-tunnel vorgezogen werden.

Abschliessend möchte ich als Vertreter einer Randregion Folgendes zu bedenken geben: Zürich und die Nordostschweiz haben die wirtschaftlichen Probleme insbesondere der Berggebiete immer wieder ernst genommen und ihre Unterstützung schlussendlich nie verweigert. Vielleicht geschah dies manchmal etwas gönnerhaft als «reicher Onkel», aber immer wieder solidarisch und freundeidgenössisch. Daran sollten die Kantone auch denken, wenn sie über ihre Beteiligungen an der neuen Fluggesellschaft entscheiden. Dabei und beim vorliegenden Bundesbeschluss geht es um viel Geld, aber nicht nur um Geld. Es geht auch um die nationale Verantwortung und letztlich auch um die nationale Kohärenz. Darum: Glückauf, neue Crossair!

Berger Michèle (R, NE): Oui, il y a la fronde des Romands. Elle se justifie, et vous le savez bien. M. Cornu en a parlé, je n'y reviendrai pas. Aujourd'hui, il ne s'agit pas de faire du régionalisme par esprit revanchard, car cela ne nous amène à rien. Au contraire, prenons au mot le discours inaugural de la présidente de notre Conseil et tâchons de donner du sens à la cohésion nationale qu'elle a appelée de ses vœux.

La débâcle de Swissair provoque en moi deux prises de position: la première est celle de la consternation et de la déception. La consternation de voir une entreprise s'effondrer parce que ses dirigeants ont laissé la situation se détériorer malgré des signes avant-coureurs qui permettaient de prendre conscience de la gravité de la situation. Des erreurs de stratégie, tout le monde peut en faire, mais lorsque la situation financière n'est plus maîtrisée, il est du devoir d'un conseil d'administration de s'en préoccuper. Il en va de la survie d'une entreprise et de son personnel. Des plaintes ont été déposées, il appartiendra à la justice de faire son travail. J'éprouve de la consternation encore, pour ne pas dire de la honte, d'avoir vu des avions cloués au sol, condamnant des milliers de passagers à une situation inacceptable.

Quant à la déception, elle provient du fait que, dans cette affaire, le Parlement n'a pas été associé à la prise de décision. Certes, la Délégation des finances a donné son accord pour la dépense. Ce n'est pas ce que j'appelle une participation. Déception aussi car nous aurions pu imaginer un plan en deux étapes: tout d'abord, sauver les infrastructures au sol et se soucier du plan social des employés pour ensuite, dans un deuxième temps, provoquer un débat politique sur la nécessité d'une compagnie nationale pour notre économie et notre tourisme, en regard de la grandeur de notre pays et de ses chances de rentabilité.

Sentiment de déception encore parce que nous injectons de l'argent des collectivités publiques dans une entreprise privée. C'est un principe totalement contraire à l'indépendance que doit avoir toute entreprise privée par rapport à l'Etat. C'est un précédent qui est créé. De plus, cet argent sert à capitaliser une nouvelle entreprise, c'est-à-dire à faire belle la mariée, pour une inévitable alliance à court, voire à moyen terme. C'est un plan de sauvetage de plus de 4 milliards de

francs qui se négocie entre les partenaires de tous horizons et personne ne pense au plan social, puisque rien n'est obligatoire en Suisse. C'est inacceptable. Même s'il n'appartient pas à l'Etat d'y participer financièrement, la recherche d'un plan social convenable devait faire partie des objectifs de la task force. Injecter de l'argent public dans une entreprise privée crée un précédent. Ne pas avoir de plan social est irresponsable, cela conduit à dire non au projet que le Conseil fédéral nous présente aujourd'hui.

La seconde position se veut moins réactive, car il faut bien proposer une alternative si nous ne voulons pas, en plus de la situation de crise économique, provoquer une crise politique et un inévitable chaos dans notre pays. Dès lors, la seconde position, tout en étant dubitative sur certains points, se veut pourtant responsable.

Des questionnements et des doutes, nous en avons toutes et tous. Premièrement, le refus de l'EEE n'est pas étranger à la situation que nous connaissons aujourd'hui. Une compagnie d'aviation qui se veut intercontinentale a besoin des mêmes droits que ses concurrents européens. Dès lors, il est légitime de se demander si le 6 décembre 1992 n'est pas non plus à l'origine de cette catastrophe nationale. Deuxièmement, la compétence des membres du conseil d'administration, malgré la réputation dont ils pouvaient bénéficier, peut également être mise en doute. Les faits sont là, ils n'ont pas été à la hauteur dans leur tâche de contrôle.

Troisièmement, le sérieux du travail de la fiduciaire étonne. Sinon, comment comprendre qu'en avril de cette année, un audit spécial des comptes est demandé; comment comprendre encore qu'en avril 2001, les pertes se chiffrent à 2,9 milliards de francs et en septembre de la même année, le niveau des dettes atteint 15 milliards de francs pour finalement atteindre 17 milliards.

Et pourquoi le responsable de la Confédération n'a-t-il pas tiré la sonnette d'alarme? Enfin, que penser de l'attitude du Credit Suisse qui renvoie un employé parce qu'il attire l'attention sur une situation qui devient alarmante?

Quant aux doutes, il s'agit de plusieurs ordres. La Suisse a-t-elle besoin d'une compagnie nationale avec des vols intercontinentaux? S'il faut le justifier aujourd'hui pour avoir quelque chose à vendre plus tard, alors, disons-le clairement. La population est capable de comprendre. La langue de bois n'a pas de mise dans cette affaire. Des compagnies étrangères desservant librement Zurich-Kloten pourraient-elles lui assurer un développement solide et durable? La viabilité du «business plan» est-elle réelle ou faudra-t-il déjà demain revoir le plan 26/26? Il est primordial d'exiger que Crossair se détermine rapidement sur son réseau longue distance pour que son financement transitoire, à charge des contribuables, puisse être adapté en conséquence. Comment la compagnie «Crossair plus» va-t-elle intégrer les 33 avions commandés au Brésil et les avions de Swissair, sans risque de tomber en faillite par manque de liquidités? La concurrence a-t-elle été bafouée lorsque, mise sous pression par les milieux économiques, la Suisse s'investit dans une entreprise qui n'a pas une mission de service public?

Pour conclure, il faut bien parler de notre responsabilité de députés aux Chambres fédérales. Il ne s'agit pas d'appliquer la méthode Coué et de dire que tout va bien dans le meilleur des mondes. Il s'agit de prendre une décision politique qui ne provoquera pas une débâcle pire que celle qui a été amenée par l'incurie de certains. Dès lors, il s'agit de faire la pesée des intérêts. Faut-il tout abandonner pour ne pas avoir à payer les erreurs de gestion d'une direction amicale et partisane agréée par cooptation avec, à la clé, la perte de 30 000 emplois et une desserte aéroportuaire bien compromise sur l'ensemble de notre pays?

Ou faut-il dépasser notre rage d'être mis devant le fait accompli et accepter le plan de sauvetage non seulement au nom de la cohésion nationale, mais surtout pour sauver l'infrastructure au sol de la région de Zurich et les milliers d'emplois qui en dépendent?

En tant que politique, je ne peux pas prendre une décision lourde de conséquences en termes de pertes d'emplois. En tant que politique encore, je veux le maintien de l'aéroport

de Zurich pour le garder en activité et en liaison avec le monde. En tant que politique enfin, je souhaite que le patriotisme ne se limite pas à vouloir à tout prix une compagnie nationale disproportionnée par rapport à son bassin économique, mais plutôt une compagnie qui mérite l'intérêt de mes concitoyens et celui des clients étrangers par son enracinement dans mon pays. Pour moi, le patriotisme, c'est aussi l'attitude des employés de Swissair qui, jusqu'au bout, portent à bout de bras leur compagnie, alors qu'ils ont des demandes légitimes à faire valoir.

Et puis, il y a vous, Messieurs les Conseillers fédéraux, ainsi que les nombreux cadres de l'administration, particulièrement M. Peter Siegenthaler. Cette situation, vous ne l'avez pas cherchée, mais vous l'avez reçue dans l'urgence. Bien que chez nous, nous ne soyons que très peu préparés à travailler en situation de crise, vous avez fait de votre mieux. Monsieur Villiger, vous m'avez convaincue, par votre parler vrai, de la nécessité de ne pas avoir uniquement une position réactive, mais plutôt réfléchie face à ce désastre. Je vous fais donc confiance, mais je vous supplie alors:

1. de nous garantir que la mise en oeuvre du programme sera réellement contrôlée, car il s'agit de l'argent des contribuables;
2. de nous promettre que vous surveillerez les appétits de la nouvelle compagnie, afin que le nombre d'avions soit bien déterminé par le marché;
3. de veiller à ce qu'à terme, une alliance puisse être conclue afin de garantir des vols intercontinentaux;
4. de veiller à ouvrir nos aéroports aux autres compagnies;
5. de diminuer à terme le capital-actions à hauteur de ce que la Confédération possède aujourd'hui;
6. de mettre tout en oeuvre avec les partenaires concernés afin que le plan social soit garanti.

La calamiteuse gestion d'une entreprise fait qu'aujourd'hui la cohésion nationale a un prix: c'est malheureux, car il n'apporte pas de valeur ajoutée. Mais sachons relever la tête et montrons que la Suisse ne veut pas d'un renoncement qui fait mal à son corps social comme à son économie.

Je vous invite à entrer en matière.

Marty Dick (R, TI): On peut se demander quelle est la signification et l'utilité de ce débat, alors que nous savons pertinemment tous que l'on va dire oui. M. Stähelin, avec un certain style et un sens du marketing politique, nous invite gentiment à ne pas intervenir. Je ne suis pas d'accord, parce que je crois que ce débat est juste. Nous avons non seulement le droit, mais l'obligation d'exprimer la sensibilité, les préoccupations de la population que nous représentons ici. Cette sensibilité, ces préoccupations ne peuvent être exprimées uniquement par les manchettes des journaux. Nous représentons le peuple, nous avons été élus et, face à une affaire comme celle qui a bouleversé notre pays ces derniers mois, nous avons non seulement le droit, mais l'obligation aujourd'hui de nous exprimer, même si cela va coûter des répétitions, ce qui à la fin peut être ennuyeux, mais je crois que c'est nécessaire.

J'ai dit que l'on ne peut que voter oui. En fait, on a deux solutions: oui ou non. Mais si on vote non, on doit être sûr que ce sera le oui qui l'emportera. Je crois que personne n'est prêt à voter non, sachant qu'avec son vote, il va provoquer la victoire du non. Alors, il y a ceux qui ont choisi de voter non pour pouvoir dire demain: «Je vous l'avais dit!» Moi, je vote oui, bien qu'avec perplexité, parce que je suis convaincu que si nous assumons de très gros risques, nous assumons aussi une chance.

Je dis oui parce que je suis persuadé que notre pays a besoin d'une compagnie aérienne, ce qui signifie qu'il a besoin d'un aéroport intercontinental. Je dis oui parce que cette compagnie et ce «hub» intercontinental sont nécessaires pour le pays d'exportations, pour la place financière, pour le pays de tourisme que nous sommes. Je suis parfaitement conscient que cette nouvelle compagnie aura besoin, déjà dans les semaines prochaines, d'une alliance avec d'autres compagnies mondiales importantes. Et je dis oui, même si je

suis conscient qu'à terme nous n'aurons probablement plus qu'une ou deux compagnies européennes. Mais il est important que nous puissions demain entrer dans cette compagnie européenne avec un apport; on aura au moins un mot à dire.

Pour moi, le vote et la discussion d'aujourd'hui sont la démonstration que la classe politique veut regarder en avant, veut assumer un risque et croire dans cette chance, ce qui ne signifie nullement qu'on est prêt à oublier ce qui s'est passé. Je crois en effet, et presque tout le monde l'a dit, que nous devons analyser d'une façon absolument impitoyable ce qui s'est passé. J'aimerais tout de suite dire que le fait qu'il y ait un conseil d'administration, qu'il y ait une direction qui se sont trompés de stratégie n'est, à mon avis, pas une faute. Je crois qu'on a le droit de se tromper. Dans toute activité, la possibilité de se tromper est implicite. Ce qui est inacceptable, c'est la façon dont a été gérée la crise. Il y a eu une somme d'incapacités, d'incompétences, mais aussi de cynisme qui ont abouti au fameux «grounding», et pas n'importe lequel parce qu'il était chaotique et qu'il a créé un dommage dont on n'a pas encore mesuré toute l'ampleur. A propos de ce «grounding», on a dit qu'on ne sait pas encore comment ça s'est passé, mais il y a suffisamment d'éléments pour penser que d'aucuns ont spéculé sur ce «grounding». Ils ont accepté l'éventualité de ce «grounding»! Et c'est ma déformation professionnelle qui ressort maintenant pour affirmer que d'aucuns ont agi avec dol éventuel.

Ce «grounding» est un acte criminel parce que cela porte un dommage incalculable à l'image et à la crédibilité de notre pays. Si, déjà, j'ai cette déformation professionnelle que d'aucuns me reprochent plus ou moins gentiment, je persiste et je pose une question précise: je veux, comme citoyen de ce pays, savoir pourquoi Swissair, ces derniers mois, a restitué 1 milliard de francs aux banques? Pourquoi Swissair, alors qu'on était déjà en état de crise, a restitué 1 milliard de francs? Cette question, nous avons le droit de la poser, parce qu'à la suite de ce désastre nous engageons aujourd'hui 2 milliards de deniers publics.

Je partage aussi l'avis de ceux qui disent que l'analyse devra aussi porter sur la façon dont les institutions ont réagi. J'aimerais ajouter une réflexion, sans ouvrir le débat, sur notre manière d'affronter la crise. Je dois vous dire franchement, sans perdre aucune estime pour nos très distingués collègues de la Délégation des finances, que j'ai de la peine à accepter qu'on puisse dire que le Parlement a approuvé la décision et a participé à la décision du Conseil fédéral à travers la Délégation des finances. Je suis, moi, pour une définition plus claire, pour un partage plus net des responsabilités. Que l'on dise clairement que, dans une situation de crise, c'est au gouvernement, et au gouvernement seul, de prendre sa responsabilité. Il répondra ensuite au Parlement de la gestion de la crise qu'il a faite. Mais vouloir impliquer le Parlement à travers la petite Délégation des finances ne me paraît pas être une solution correcte. C'est une façon de diluer la responsabilité qui ne profite ni au Conseil fédéral ni au Parlement.

J'affiche mes intérêts même à la boutonnière et permettez-moi de vous donner simplement quelques éléments relatifs au tourisme. Nous avons dit pourquoi une compagnie aérienne est importante pour ce pays, vous savez l'importance du tourisme dans ce pays. Ce ne sont pas seulement 300 000 places de travail, ce n'est pas seulement l'intérêt des hôteliers, c'est une masse d'argent qui vient de l'extérieur et qui profite à tous les rouages de l'économie. Alors, quelques données qui sont souvent systématiquement ignorées doivent être relevées.

Sachez que le 38 pour cent des hôtes étrangers viennent en Suisse par avion, que les hôtes d'outre-mer sont en moyenne, pendant toute l'année, le 15 pour cent. Pendant la saison d'été, le 20 pour cent des nuitées, ce sont des hôtes d'outre-mer, donc qui se déplacent à travers des aéroports intercontinentaux.

A part le désastre de Swissair, nous avons eu aussi le désastre du 11 septembre. Alors, pour vous donner une dimension des problèmes qui se posent aujourd'hui, sachez

seulement qu'en l'an 2000 – je parle maintenant seulement de touristes américains –, nous avons eu 389 000 nuitées seulement à Zurich, 284 000 à Lucerne, 208 000 à Genève, 132 000 à Zermatt, et je pourrais continuer la liste jusqu'à Grindelwald; des centaines et des centaines de milliers de nuitées d'Américains qui se déplacent tous en avion et qui, tout à coup, dans une proportion entre le 30 et le 50 pour cent, ne volent plus et n'atteignent plus la Suisse.

Une autre donnée qui me paraît importante, c'est de savoir quel est l'apport de ces touristes étrangers. On entend souvent: «Mais si les touristes étrangers ne viennent plus en Suisse, il suffit que les Suisses restent en Suisse.» Alors, sachez qu'un touriste japonais dépense 450 francs par jour, les autres Asiatiques 400 francs, les Indiens 350 francs, les Américains 330 francs et les Suisses 120 francs. En termes très brutaux de statistique, on devrait dire qu'on a besoin de 3,75 Suisses pour faire un Japonais! (*Hilarité*)

A propos du trafic aérien, après le 11 septembre, au niveau des liaisons aériennes, nous avons cette situation: les vols directs du Japon ont été réduits de 14 à 5 vols par semaine; nous avons trois vols par semaine en moins de Hongkong; nous n'avons plus de liaison directe avec la Malaisie, avec Taiwan et avec Shanghai. C'étaient les meilleurs touristes qui venaient de ces pays.

Nous avons 1600 places en moins par jour depuis les Etats-Unis vers la Suisse. Ceci pour vous dire l'importance et la signification du trafic aérien et donc la nécessité de pouvoir compter encore sur un «hub» en Suisse. Pour pouvoir compter sur un «hub» en Suisse, nous devons nécessairement avoir une compagnie aérienne.

Nous avons eu en très peu de temps le «grounding» chaotique de Swissair, la tragédie de Zoug, le désastre du Gothard. On s'est demandé alors pourquoi les touristes étrangers qui viennent en Suisse sont disposés à payer bien plus cher que dans d'autres pays analogues comme la France, l'Italie et l'Espagne. Eh bien, toutes les enquêtes que nous avons faites disent que les touristes étrangers choisissent la Suisse parce qu'il y a une certaine qualité, ou une qualité certaine, des services, mais surtout parce que c'est un pays sûr, efficace, où les services sont efficaces. Ces trois faits que j'ai rappelés ont porté une atteinte gravissime à cette image, et nous aurons besoin de beaucoup de temps et d'engagement pour corriger cette image.

Nous investissons aujourd'hui 2 milliards de francs dans la nouvelle compagnie d'aviation – soit dit en passant, on l'oublie complètement maintenant, on s'apprête à investir un milliard de francs dans l'Expo.02 –, encore faudra-t-il remplir les avions, encore faudra-t-il attirer les visiteurs à l'Expo.02. Je n'oublie pas que je m'exprime comme représentant d'une région lointaine, séparée du reste de la Suisse par une très haute chaîne montagneuse, un pays qui aujourd'hui, quasiment dans l'indifférence générale, est presque – je dis bien «presque» – entièrement coupé du reste du pays, relié plus que par une ligne du chemin de fer du XIXe siècle. Je vous assure que les déplacements deviennent très laborieux. Eh bien, j'aimerais vous dire que cette région lointaine, éloignée aussi bien de Kloten que de Cointrin, a accepté tout de suite, spontanément et de coeur de participer à l'effort financier qui a été demandé. Sur la base d'un calcul, le Tessin va verser, cash, 1,8 million de francs. D'autres cantons beaucoup plus proches estiment ne pas devoir participer, c'est leur problème. Nous estimons que nous sommes appelés à faire un geste de solidarité; nous le faisons volontiers. L'argent de la périphérie va vers le centre le plus riche de la Suisse, ce sont les aléas de l'histoire.

J'aimerais rappeler, M. Escher l'a fait pour le Valais, que nous avons un aéroport intercontinental à 40 minutes de voiture de chez nous; M. Paupa a rappelé la crise de l'horlogerie et du textile. J'ai vécu au gouvernement cantonal, en tant que responsable du Département des finances et de l'économie, la crise Von Roll/Monteforno, qui a été un véritable tremblement de terre pour notre canton, un traumatisme certainement comparable à ce que Kloten peut être à Zurich. A ce moment-là, ici à Berne, on nous a joué sur tous les violons l'air des vertus du marché, de la «Ordnungspolitik»;

on m'a mis la main sur l'épaule pour me dire: «Le marché va mettre tout en ordre, il faut être patient.»

Je ne partageais pas cette opinion alors et je ne la partage pas aujourd'hui encore. C'est aussi pour cette raison que je vote oui aujourd'hui.

Mais j'aimerais conclure en pensant au personnel de Swissair. Vous êtes tous montés dans ces avions et je prétends, moi, que ce personnel, ces hommes et ces femmes, ont été nos meilleurs ambassadeurs de la Suisse à l'étranger. Ils ont été les ambassadeurs de notre culture d'accueil, ils ont été ambassadeurs d'un pays efficace et cordial, accueillant. Ils ont payé d'une façon très amère la faute des autres. Je sais que ce n'est pas à la nouvelle compagnie de faire les frais du plan social, mais il serait choquant qu'aujourd'hui, on engage 2 milliards de francs pour la nouvelle compagnie et que l'on oublie le personnel de Swissair.

Gentil Pierre-Alain (S, JU): Je vais suivre en partie le conseil de M. Stähelin et n'interviendrai pas sur le fond de l'affaire, puisque des choses très sensées ont déjà été dites et qu'il me paraît inutile de les répéter.

J'aimerais cependant faire quelques remarques et poser quelques questions à propos du rôle de notre Parlement dans cette affaire. Il me semble qu'au-delà du problème concret qui est posé – qui est important et à propos duquel, encore une fois, des choses très sensées viennent d'être dites –, nous avons un exercice d'autocritique à faire. Nous devons nous demander notamment si cette séance extraordinaire, convoquée «à la sauvette», si vous me passez l'expression, calquée sur la rencontre des groupes précédant la session ordinaire, avec un débat du Conseil national délégué en début de nuit, le nôtre placé en urgence le samedi avec invitation pressante à ne pas trop mordre sur l'après-midi, si tout cela ne donne pas l'impression d'un manque de sérieux et d'une opération menée à la va-vite. Plusieurs orateurs, hier au Conseil national, aujourd'hui dans notre Chambre, ont souligné l'importance du débat qui nous occupe, tant au point de vue financier qu'au point de vue du principe et de l'image du pays. Il faut dire tout à fait franchement, c'est à tout le moins mon sentiment, que les conditions de la discussion ne sont pas à la hauteur des enjeux. Pour forcer un peu le trait, je dirai que nous devrions décider que tout changement planétaire important est interdit entre le rythme des sessions normales des Chambres fédérales, parce que visiblement on ne peut pas y répondre. Le malheur est que le monde s'obstine à ne pas respecter notre calendrier.

De notre côté, il faut avouer que nous ne faisons pas grand-chose non plus pour nous adapter à ces réalités. Nous acceptons sans trop discuter de participer à une session extraordinaire, pour laquelle on a dit à la première Chambre qu'il serait de très mauvais goût qu'elle modifie le projet du Conseil fédéral approuvé par la Délégation des finances, et qu'une seule divergence pourrait déclencher une crise institutionnelle majeure. Quant à la deuxième Chambre, la nôtre, on nous a bien fait sentir ce matin qu'il serait tout à fait inconvenant qu'on se mêle de toucher à quoi que ce soit de la décision de la première Chambre et de prendre le risque de prolonger cette session. Que ferait-on demain matin?

«Le Conseil fédéral et la Délégation des finances ont déjà tout réglé, inutile d'en rajouter», c'était le message dominant. MM. Merz, Marty Dick et Stadler ont dit à ce propos ce qu'il fallait dire.

Nous donnons une idée singulière du fonctionnement de notre Parlement, ceci sous l'oeil des caméras des télévisions nationales qui, pour une fois, diffusent ce non-débat en direct. Il est paradoxal de souligner que c'est une des rares fois où le Parlement n'a pratiquement rien à dire que l'on filme ses débats en direct et que nos concitoyens ont une idée à peu près exacte du haut niveau de liberté de décision qui est le nôtre.

A ce stade, le Parlement de milice s'approche dangereusement du Parlement d'amateurs. Nous ne nous donnons pas les moyens de notre politique, et les réformes les plus impor-

tantes de cette session consistent à demander aux commissions de siéger non plus le matin depuis sept heures, mais depuis sept heures moins le quart; je pense qu'une amélioration décisive serait de leur demander de siéger depuis cinq heures du matin, ce qui rappellerait fâcheusement la plaisanterie de mauvais goût qui dit que si les Suisses se lèvent tôt, ils se réveillent tard. (*Hilarité*)

Nous aurons bientôt l'occasion de nous pencher sur la révision de la loi qui règle les rapports entre les conseils, soit l'organisation de notre Parlement. Je pense qu'il est urgent que nous abordions ces questions – l'organisation et les moyens à disposition de notre Parlement – de manière fondamentale et approfondie, et non simplement en corrigeant quelques virgules dans quelques alinéas.

Le débat tronqué, parce que c'est comme ça qu'on doit l'appeler, que nous menons aujourd'hui doit constituer pour nous un signal d'alarme: le Parlement s'affaiblit. Il s'affaiblit par rapport au Conseil fédéral et à l'administration fédérale, sans même parler du poids des tribunaux fédéraux. Nous devons réagir, et si nous ne réagissons pas, nous acceptons l'idée que nous constituons un Parlement croupion; ce n'est quand même pas l'idéal pour un Parlement.

Ces considérations un peu sévères ne m'empêchent pas de donner mon soutien à l'arrêté car, encore une fois, sur le fond des choses, tout a été dit. Mais je déplore et je tenais à souligner les mauvaises conditions dans lesquelles le Parlement a dû travailler sur cette affaire.

Epiney Simon (C, VS): Dans le cadre de l'exercice alibi et frustrant destiné avant tout à nous donner bonne conscience, j'aimerais situer le débat sur quatre plans: philosophique, politique, économique et stratégique, en précisant que les enjeux doivent en effet éclipser notre rancœur face à autant de délits d'incompétence.

La vraie question que nous sommes appelés à nous poser consiste à dire: est-ce que la Confédération devait, oui ou non, venir en aide à Swissair? Sur le plan philosophique, à cet égard, il n'est pas inutile de rappeler le rôle essentiel de l'Etat. L'Etat n'a pas à se substituer aux acteurs du marché. Il doit se contenter de baliser ce dernier, de placer des garde-fous, de fixer des règles du jeu favorables au développement du pays. Au besoin, l'Etat doit intervenir, certes, mais uniquement pour gommer des disparités ou apporter son soutien à un secteur sinistré. Mais jamais l'Etat n'est légitimé à participer au sauvetage d'un canard boiteux sans réelle chance de survie. Il ne l'a d'ailleurs jamais fait dans le passé. On l'a rappelé, même pendant la crise horlogère, qui a entraîné la suppression de 60 000 emplois, l'Etat n'est intervenu que de manière très subsidiaire à travers une politique régionale plus ou moins frileuse. Mais la restructuration fut un succès, à cet égard.

Sur le plan politique maintenant, l'Etat crée un précédent fâcheux à effet domino en volant au secours d'une compagnie privée qui a appliqué un concept privé, libéral, comme on l'a vu par exemple avec le déplacement de l'informatique en Inde. Au moment où elle entend se désengager du service public, la Confédération s'expose à un retour de manivelle et à un afflux de revendications. Il faut savoir que la grogne et la frustration gagnent de nombreux secteurs: le service public, la santé, l'agriculture, les remontées mécaniques, l'hôtellerie, etc. L'Etat semble pratiquer une politique avec deux poids et deux mesures. L'an passé, par exemple, 25 000 personnes ont été mises au chômage par licenciement collectif et c'est dans l'indifférence générale que ce drame s'est passé, alors que nous avons de surcroît enregistré 106 000 demandeurs d'emploi.

De plus, les allocations de chômage n'ont pas fait l'objet d'une rallonge gouvernementale, comme on l'a fait dans le cas Swissair.

Premièrement, sur le plan économique, tous les experts s'accordent à dire que nous aurons moins de cinq compagnies européennes d'ici peu d'années pratiquant les vols intercontinentaux

Deuxièmement, Swissair évolue dans un environnement caractérisé par la présence de trop de «hubs» et de compagnies de mêmes profils.

Troisièmement, l'avenir des «hubs» n'est de loin pas garanti. Les grandes compagnies cherchent en effet à organiser des vols directs, car les aéroports sont saturés, les riverains excédés et les taxes de plus en plus excessives.

Quatrièmement, la Suisse n'est pas de taille à jouer dans la cour des grands. Une compagnie dite nationale n'est de surcroît pas nécessaire au développement économique d'un pays. Cela a été vérifié par ailleurs. D'ailleurs, même en Suisse, à Genève, on a constaté que d'autres compagnies ont pris très rapidement le relais de Swissair. L'aéroport se porte actuellement plutôt mieux qu'avant et le service à la clientèle satisfait cette dernière.

Cinquièmement, le secteur aérien est de manière générale peu rentable. Même les grandes compagnies sont à l'agonie: Sabena est morte, British Airways est dans le rouge, même Lufthansa annonce des pertes, sans parler des compagnies américaines qui sont au bord du gouffre.

Sixièmement, une nouvelle compagnie helvétique ne peut survivre qu'au prix d'une alliance bradée et moyennant un retour de la haute conjoncture. Or, personne n'a intérêt en Europe à sauver Swissair. Un concurrent de moins, c'est un marché de plus dans un marché libéralisé. Et la nouvelle compagnie devra de surcroît regagner la confiance perdue. L'amicale des dirigeants de Swissair a cassé le jouet. Le 2 octobre noir, 262 vols ont été paralysés, 19 000 personnes flouées et la crédibilité de la Suisse entière a été sérieusement entamée.

Septièmement, ce qui nous paraît décisif, ce n'est pas de disposer d'une compagnie nationale, mais d'infrastructures de base attractives et performantes. Genève, par exemple, a un vol intercontinental, contre 36 à Zurich. Or, pourquoi les gens continuent à venir à Genève? C'est qu'il y a d'autres raisons que la présence d'une compagnie nationale.

Il faut arrêter de spéculer sur le trafic de transit, même s'il est nécessaire de continuer à le fidéliser. Il nous paraît plus intelligent d'attirer non seulement les hommes d'affaires, mais également des touristes qui débarquent chez nous et dépensent de l'argent plutôt que d'être en transit. La Suisse, à cet égard, a des atouts à jouer au niveau de la qualité de ses aéroports, de la personnalisation de l'accueil, des taxes réduites et d'un service irréprochable. Le nom de la compagnie est tout à fait secondaire. Ce qui compte pour un passager aujourd'hui, c'est le prix du billet, la qualité du service et les liaisons internationales. Peu importe la croix. Un soutien aux infrastructures du sol aurait dû être, à notre avis, prioritaire pour laisser le temps aux autres compagnies de se substituer à Swissair.

Huitièmement, dans le futur, l'opposition des riverains va augmenter, le veto de l'Allemagne va obliger Zurich-Kloten à réduire ses vols et le «hub» va inévitablement diminuer d'importance. Enfin, en six mois, nous versons, Monsieur le Conseiller fédéral, 1 milliard de francs à fonds perdu pour laisser survivre une compagnie. Mais j'espère qu'aujourd'hui vous allez nous dire: «Qu'est-ce qu'on va faire après six mois», lorsque la trésorerie risquera de manquer, lorsque la compagnie va appeler à l'aide, comme ce fut le cas pour Expo.02? Eh bien, nous pouvons déjà prendre carrément le pari que nous serons appelés à accorder des crédits supplémentaires et, comme il y aura urgence, la Délégation des finances sera à nouveau appelée à ratifier la décision. Quant au Parlement, il sera mis sur la touche.

Sur le plan stratégique enfin, on a le sentiment, peut-être à tort, que le Conseil fédéral a navigué à vue, même si sa tâche était extrêmement difficile, nous le reconnaissons. Mais avec 3 pour cent d'actions, le Conseil fédéral avait un devoir de surveillance. La situation critique de Swissair était connue, elle avait même été dénoncée par un collaborateur. Alors, plutôt que de se livrer à des guéguerres entre départements, n'aurait-il pas été plus judicieux de se préoccuper de la santé de ce secteur qui est jugé tout à coup vital pour notre économie? En tout état de cause, injecter 2 milliards de francs dans une compagnie aérienne, c'est alimenter un

tonneau des Danaïdes, même si les dommages collatéraux sont certes considérables. Il faut actuellement malheureusement accepter que, si le vin est tiré, nous devons le boire.

Mais l'avenir du pays ne se joue pas dans le culte des mythes.

Il se joue surtout dans notre capacité à accepter des échecs pour mieux rebondir, à donner des priorités – par exemple dans le savoir –, à appuyer la recherche et la formation. Or, on rogne aujourd'hui sur des technologies porteuses d'espoir et d'avenir; on retarde des restructurations inévitables; on ne soutient pas des secteurs qui sont également porteurs d'avenir comme le tourisme; trop souvent, on a tendance dans ce pays à pénaliser celles et ceux qui se battent sur le front de l'économie.

Dès lors, que nous reste-t-il à faire? Nous abstenir, parce que nous considérons que la politique qui est menée dans l'affaire Swissair, même si les alternatives étaient délicates, s'apparente à un acte de foi. Il aurait fallu, pour le moins, octroyer un véritable mandat de prestations à la future compagnie pour que le soutien qui lui est accordé ne le soit pas dans le vide, mais qu'il soit destiné à maintenir en vie une compagnie qui, malheureusement, risque d'être uniquement sous perfusion.

Lombardi Filippo (C, TI): È inutile ripetere qui la discussione dello scorso 4 ottobre, è inutile ripetere quanto già detto dai colleghi stamattina qui o ieri al Consiglio nazionale. Ha ragione il collega Marty Dick, noi abbiamo il diritto e il dovere di esprimere in questa sala le preoccupazioni e l'indignazione della gente di questo paese di fronte alla disfatta della compagnia aerea nazionale e, soprattutto, al «grounding» del 2 ottobre 2001, con il caos e la vergogna nazionale che ne sono conseguiti e le ricadute che dovremo subirne.

Oggi però sul tavolo abbiamo una soluzione; non è ottimale, però è il male minore. La voteremo – alcuni di noi forse a malincuore –, ma dobbiamo votare l'entrata in materia e il decreto che ci sono proposti.

Non abbiamo la certezza che questa sia la soluzione per l'eternità e non abbiamo la sicurezza che tutto funzionerà, ma dobbiamo dire oggi un sì convinto, perché non possiamo più esitare. Tutti devono tirare il carro nella stessa direzione se vogliamo evitare un secondo «grounding», limitare le ricadute del primo e, soprattutto, cominciare a ricostruire l'immagine della Svizzera.

Deux choses cependant doivent être clairement faites: établir avec précision les responsabilités du passé, les responsabilités de la débâcle dans son ensemble et les responsabilités précises – la question posée par M. Leuenberger à ce propos est pertinente – dans le «grounding» des 2 et 3 octobre 2001. Il est donc important que la «Sonderprüfung», qui est annoncée au niveau du groupe Swissair, soit poursuivie jusqu'au bout et qu'elle soit financée par la Confédération. Et il est tout au moins curieux que le commissaire provisoire du sursis, M. Wüthrich, écrive aux parlementaires pour leur déconseiller cette «Sonderprüfung». Je crois que c'est un procédé tout au moins curieux.

Il faut donc établir les responsabilités du passé, et le Parlement, devant l'opinion publique, doit montrer qu'il ne vote pas 2 milliards de francs imprévus sans vouloir tout d'abord y voir clair. M. Stadler a justement rappelé ce que notre sous-commission DFI/DETEC, dans la Commission de gestion, a déjà entrepris pour éclaircir un certain nombre d'aspects techniques et juridiques de la question. Il s'agit: du rôle de surveillance de l'Office fédéral de l'aviation civile; du rôle d'indicateur et d'avertissement que le DFE et le Secrétariat d'Etat à l'économie se doivent d'exercer pour voir venir les crises et pour en avertir le gouvernement et le Parlement à temps; du rôle de la Confédération en tant qu'actionnaire; de la capacité à gérer les crises.

Ceci dit, les réponses que nous avons reçues en sous-commission ne sont pas toutes satisfaisantes, surtout si l'on se contente de dire: «Mais on ne peut rien faire d'autre, parce que la loi ne prévoit, au fond, qu'un contrôle de la sécurité aérienne et pas des conditions économiques véritables des

entreprises.» Alors, la question que nous devons nous poser est de savoir si le moment n'est pas venu de changer cette loi pour être prêts à affronter de façon différente l'avenir et le passé.

Je soutiens donc le travail de notre sous-commission, mais je suis convaincu qu'il est indispensable que le Parlement constitue une commission d'enquête parlementaire, pour montrer à l'opinion publique le sérieux avec lequel il considère cette situation, pour faire les évaluations qui vont au-delà de la simple analyse technique que la Commission de gestion peut faire, pour évaluer d'une façon plus politique l'ensemble de la situation et surtout pour en tirer des enseignements pour l'avenir.

Je renonce à présenter ici une intervention parlementaire demandant la création d'une commission d'enquête parlementaire. D'ailleurs, une initiative parlementaire qui va dans ce sens a été déposée au Conseil national. Je souhaite que le Conseil national y donne suite et, quand notre Conseil en sera saisi, que nous soyons prêts à la soutenir aussi.

D'après moi, la deuxième chose qu'il s'agit de garantir en votant ces 2 milliards de francs, c'est que l'avenir ne ressemble pas au passé. Je me rallie aux remerciements que M. Cornu a formulés envers nos deux conseillers fédéraux, envers les fonctionnaires fédéraux, notamment envers M. Siegenthaler, qui ont conduit la situation de crise de la façon la meilleure en sauvant ce qui pouvait encore l'être. Mais ce petit moment de solidarité nationale que nous avons vécu, lorsque le capital de la nouvelle société aérienne a finalement été réuni avec l'économie privée et les banques, me semble déjà terminé. Nous avons assisté ces dernières semaines à la reprise de la guerre civile habituelle entre nos deux grandes banques, entre Zurich et Bâle, entre la mentalité Swissair et la mentalité Crossair. Nous avons de nouveau assisté à une préparation d'un conseil d'administration qui ne donne pas au départ l'assurance d'être nettement différent de celui du passé. Alors, la demande au Conseil fédéral, dans la mesure où la Confédération devient l'actionnaire principal de la nouvelle société, est de bien faire en sorte que le nouveau conseil d'administration soit équilibré régionalement, soit composé de personnes compétentes et surtout de personnes qui vont mettre à disposition de la compagnie le temps nécessaire pour assumer leur fonction pleinement. A l'avenir, nous ne pouvons plus assister une compagnie dont on ne sait pas qui en est le propriétaire et qui en assume véritablement les responsabilités administratives. Dans la mesure où on engage l'argent du contribuable, il est absolument important que le Conseil fédéral intervienne de façon décisive pour obtenir un engagement de ce genre de la part du nouveau conseil d'administration.

Briner Peter (R, SH): Es war ein veritabler Kraftakt vonseiten der zwei ungleichen Partner Wirtschaft und Politik – Partner, die sich in den Neunzigerjahren eher auseinander gelebt haben –, die nun im wohl komplexesten Wirtschaftsdrama der Schweiz in kürzester Zeit eine Lösung gefunden haben. Man kann das gut finden und den Akteuren danken, man kann auch kritisch sein, oder man kann es mit dem zu kurz greifenden Killerargument «Fitz» abtun.

Diese Lösung mag nicht dem ordnungspolitischen Lehrbuch entsprechen, aber vor dem Hintergrund eines möglichen totalen Zusammenbruchs mit seinen unabschätzbaren volkswirtschaftlichen Konsequenzen, mit dem Verlust von rund 40 000 Arbeitsplätzen, kann sich die Politik nicht hinter die Ofenbank verkriechen und hinter Theorien verschanzen. Sie muss Verantwortung übernehmen und handeln. Wer dies nicht will – Professor oder Politiker –, der soll einmal vor die betroffenen Leute hinstehen und ihnen auf ihre Fragen plausible Antworten geben. Die Gegner eines Engagements haben aber keine Alternative zu bieten. Dabei geht es ja nicht um die Rettung einer Firma oder um Strukturhaltung. Es entstehen durchaus neue Strukturen und Unternehmensgefässe. Es geht um die Sicherung einer für die ganze Schweiz einmaligen Infrastruktur, um die interkontinentale Anbindung unseres Landes für Güter, Personen und Dienstleistungen

und um das weitere reibungslose Funktionieren unserer Wirtschaft. Das Ausspielen dieser Rettungsübung gegen die KMU, das Ausspielen von Zürich gegen andere Regionen führt nicht weiter, ja ist unbehelflich. Wenn Sie diesen Vogel sterben lassen, haben Sie weder für die KMU noch für den Landesteil, den man in diesem Zusammenhang wohl «Auser-Zürich» nennen mag, etwas Gutes getan.

Man spricht im Zusammenhang von Swissair und Crossair von unüberbrückbaren Differenzen der Kulturen und Philosophien. Ich glaube, wir verwechseln hier die Begriffe: Wenn man Kultur als das nimmt, was sie wäre – Kollege Plattner hat es angedeutet –, dann würden die entsprechenden Partner eben kultiviert aufeinander zugehen.

Philosophie in diesem Zusammenhang dünkt mich ohnehin ein etwas hoch gegriffener Begriff, weil sie – wörtlich übersetzt – ungefähr «Liebe zur Weisheit» zu nennen wäre. Ich denke, dass da Begriffe und Verhaltensweisen noch zu klären sind.

Zur Rolle und Kompetenz der Finanzdelegation: In Fällen von Dringlichkeit, wenn Gefahr in Verzug ist, haben wir ein Instrument, das Kompetenzen und Verantwortung an die Finanzdelegation delegiert. Vor dem Hintergrund dieser ausserordentlichen Session wurde die Delegation dieser Kompetenzen kritisiert, und es bestehen Bestrebungen, diese Kompetenzen zu beschneiden. Darüber kann man reden. Aber man muss feststellen, dass dieses Instrument auch im Notfall flexibel, unbürokratisch und vor allem zeitgerecht funktioniert hat – etwas, das sowohl im In- wie im Ausland mit Respekt zur Kenntnis genommen worden ist. Hier geht es mir fast etwas wie beim Ständemehr: Jedes Mal, wenn dieses föderale Instrument greift, dann gibt es Leute, die es abschaffen wollen. Wenn nun ein Organ, das für den Notfall geschaffen worden ist, bei einer solchen Gelegenheit seine Verantwortung wahrnehmen muss, weil ein Notfall eingetreten ist, dann ist dies doch noch kein Grund, dessen Kompetenzen aushebeln zu wollen.

Ich hoffe zum Schluss, dass auch für den Bereich der Sozialpläne würdige Lösungen gefunden werden und dass auch – das wurde noch kaum thematisiert – die aussenpolitischen Implikationen dieses Falles noch gemeistert werden. Ich selbst werde den Anträgen der Mehrheit zustimmen.

Langenberger Christiane (R, VD): Je vais être la plus brève possible. Je suis très surprise, Madame la Présidente, car vous êtes parvenue durant quelques minutes à donner l'illusion que nous étions de nombreux Romands dans cette salle à pouvoir nous exprimer. C'est bien la première fois.

Nous avons eu des séances de groupe qui se sont déroulées dans passablement de tensions. A mesure que le temps s'est écoulé, depuis hier soir, nous avons assisté aux différents votes et repris confiance. Nous avons même été surpris du bon score obtenu lors du vote sur le frein à l'endettement. Nous nous en réjouissons tous.

J'aimerais néanmoins rappeler que, dans la population, cette évolution n'a pas pu se faire de la même manière. Il a été relevé à plusieurs reprises ici à quel point les Suisses romands avaient un état d'esprit beaucoup plus critique. On a bien sûr évoqué l'aéroport de Genève-Cointrin et le départ de Swissair. Il y a aussi cette sensation de copinage au sein de la place financière zurichoise. Là, il y a toujours et encore un malaise à dissiper. Avec ce que nous apprenons en relation avec la mise en place du nouveau conseil d'administration, j'ai l'impression que la population suisse reste assez méfiante, car elle a l'impression qu'on n'a pas tiré les leçons qu'il fallait.

Il y a aussi, au sein de la population, tout ce malaise par rapport à la fortune de la compagnie qui, dans les chiffres noirs, a passé, en l'espace de quelques mois, à 17 milliards de francs de déficit. Comment voulez-vous que la population comprenne? Comment voulez-vous que certains Grands Conseils et même certains gouvernements cantonaux comprennent ce qui s'est passé et qu'ils n'éprouvent pas une très grande crainte que nous nous impliquions de nouveau dans une situation et dans une gestion calamiteuses?

Je rappelle aussi que tout ceci prend place dans un contexte international extrêmement grave: il y a 120 000 emplois qui ont été perdus ces derniers mois. Il s'agit de pertes de plusieurs dizaines de milliards de dollars. Là aussi, on peut se poser la question de savoir si notre pays peut remonter la pente et recréer quelque chose de crédible et qui fasse survivre Swissair.

Pour ma part, j'ai toujours estimé qu'il fallait soutenir ce projet et ceci pour plusieurs raisons.

D'abord, parce que je crois fondamental que nous ayons aussi un petit sentiment de reconnaissance par rapport à Swissair, qui a beaucoup fait pour notre pays, je le rappelle, durant bien des années, qui a apporté un symbole de la qualité de nos services et de nos prestations, qui a beaucoup fait, grâce à ses agences, pour le tourisme qui est quand même la troisième source de financement de ce pays, et qu'il faut absolument pouvoir sauver.

Je pense aussi, pour avoir travaillé avec M. Ernst Buschor cette semaine, que la situation de Zurich est grave et pourrait avoir des répercussions considérables, bien plus importantes que nous ne l'avons dit encore ici dans cette salle par rapport aux emplois, par rapport à la faillite de bien des entreprises dans l'ensemble du pays.

Et puis, bien sûr, je suis aussi sensible à ce partenariat qui s'est installé entre les milieux politiques et l'économie. Il nous a fait cruellement défaut pendant de nombreuses années. Pour moi, c'est de bon augure et j'espère que nous pourrions continuer à travailler ensemble.

J'ai encore de toutes petites remarques à faire, puisque je viens d'un canton où le Grand Conseil a désavoué son Conseil d'Etat. D'une part, je crois très important que Crossair fasse très rapidement la preuve que ses lignes de transport sont rentables. Comment pourrions-nous cautionner quelque chose qui, très rapidement, va nous plonger dans de nouvelles difficultés sociales? Je le dis d'autant plus facilement qu'il a été fait état par M. Marty Dick du rôle du tourisme et de l'importance d'avoir des services de qualité à offrir, et du fait que nous mettrons peut-être des années à remonter la pente et à retrouver cette qualité des services. Moi, ce que j'entends, c'est qu'il y a des pilotes qui sont obligés d'améliorer les menus en apportant du chocolat suisse parce qu'on a fait des économies peut-être trop poussées dans de petites choses. J'entends aussi des chefs d'orchestre, des chœurs qui ont des prestations à fournir à date fixe, et à qui l'on dit: «Ah non, on ne peut rien vous promettre, on ne sait pas si on pourra atterrir.» C'est la réalité, mais ce ne sont pas une ou deux places qui partent, ce sont des centaines de places et des emplois qui ne peuvent pas être assurés!

Je pense aussi qu'il y a eu un très grand malaise ici concernant la Délégation des finances, et non pas par rapport à son pouvoir. Je n'ai pas de jalousie par rapport à ce pouvoir, mais que six personnes arrivent à pouvoir prendre une décision pareille, alors que le Parlement est exclu et doit accepter cette décision Il y a là quelque chose qu'il faudra corriger absolument!

Enfin, je m'associerai à tous ceux, dans cette salle et au Conseil national, qui ont dit que notre gouvernement devait faire pression pour que l'on trouve une solution concernant le plan social. Il est inadmissible, étant pareillement engagés dans une situation de crise et disant: «On veut trouver une solution à cette situation de crise», qu'on ne s'occupe pas de ces milliers d'emplois et de ces personnes qui sont maintenant dans une situation grave, alors qu'on parle déjà des indemnités aux membres du futur conseil d'administration, qui sont véritablement indécentes, si les chiffres qui ont été cités sont vrais.

Brunner Christiane (S, GE): Tout d'abord, une fois n'est pas coutume, j'aimerais pleinement m'associer à la gerbe de louanges et de fleurs qui a été adressée au Conseil fédéral, en tout cas par les premiers intervenants dans notre Conseil. Malgré les allégations constamment critiquées de la presse que ce pays n'est pas capable de prendre des déci-

sions, que le Conseil fédéral est de toute façon en vacances au mauvais moment, que le Conseil fédéral ne remplit pas ses tâches, je dois dire que j'ai une grande admiration pour les décisions qui ont été prises, que je trouve qu'il faut beaucoup de courage pour prendre des décisions dans une situation de ce type-là, qu'il faut vraiment être persuadé qu'il vaut mieux faire quelque chose plutôt que de laisser faire et voir ensuite ce qui se passe. Je crois qu'en Suisse on a un peu perdu le goût du risque et l'esprit d'entreprise. Nous sommes devenus frileux, égoïstes et je suis particulièrement contente et fière d'ailleurs que le Conseil fédéral nous ait donné une leçon de courage et de solidarité.

Les jérémiades actuelles m'énervent au plus haut point. J'aurais souhaité que notre Parlement se prononce et se manifeste avec moins de résignation et avec beaucoup plus d'enthousiasme pour une entreprise et pour quelque chose qui fait que toute la Suisse se réunit avec notre gouvernement et notre Parlement pour faire en sorte que les choses aillent le mieux possible dans notre pays.

La seule faiblesse que je trouve dans le message du Conseil fédéral concerne l'analyse de ce fameux article 333 du Code des obligations sur le transfert des entreprises. Je considère que ce n'est pas le rôle du Conseil fédéral d'interpréter la loi existante dans un message sur le financement de la nouvelle compagnie aérienne, pas plus d'ailleurs que ce n'est le rôle de notre Parlement. Finalement, j'aimerais bien qu'on laisse les juridictions compétentes se prononcer sur les interprétations litigieuses de l'article 333 du Code des obligations, sans que nous nous en mêlions, ni nous parlementaires, ni vous exécutif.

J'ai eu, par contre, beaucoup de plaisir à voir, et j'espère que le Conseil fédéral va continuer dans cette ligne, que celui-ci attache une grande importance à la continuité du contrôle spécial et nous propose d'investir de l'argent pour que ce contrôle spécial puisse se faire. Je vous rappelle que c'est la base pour tenter quelque action en responsabilité que ce soit. C'est la base pour éclaircir quelles sont les responsabilités de l'ancien conseil d'administration et des fiduciaires qui étaient impliquées. Je crois que, dans le message, vous avez distingué entre les considérations économiques et les considérations politiques, ces dernières vous amenant à l'idée que le Conseil fédéral doit continuer à s'immiscer dans cette affaire et à établir toute la clarté sur les responsabilités. Je ne peux qu'encourager le Conseil fédéral à continuer à aller avec fermeté dans cette direction.

Tout à l'heure, M. Leuenberger a dit que l'enthousiasme était inversement proportionnel avec le nombre de kilomètres qui nous séparent de Zurich. Alors, je dois dire qu'en tant que Genevoise, je n'ai pas hésité une seconde à soutenir le projet du Conseil fédéral, à même essayer de le convaincre d'aller de l'avant et que les kilomètres jusqu'à Zurich n'ont pas influencé ma décision.

Genève a d'ailleurs tout intérêt aussi à la solution qui nous est proposée. Genève doit utiliser maintenant cette nouvelle situation pour renégocier sa place en tant qu'aéroport, place que la Swissair lui avait retirée sans ménagement. L'amendement qui a été adopté en ce sens par le Conseil national, je vous propose de l'adopter aussi parce qu'il indique clairement que nos trois aéroports ont un rôle à jouer dans notre pays et qu'il ne s'agit pas seulement de l'aéroport de Zurich. A vrai dire, la grande difficulté, à Genève, ce n'est pas tellement le soutien au projet du Conseil fédéral, mais ce sont véritablement les conditions de travail, pas seulement le financement ou la garantie du financement du plan social, mais les conditions de travail en tant que telles. Le nouveau directeur général de notre nouvelle compagnie doit, je crois, apprendre encore à gérer les choses différemment, à ne pas nécessairement appliquer à la lettre les concepts de l'ancienne Crossair. Il doit apprendre que les employés ne sont pas des pions, qu'il y a des limites dans les contraintes qu'on peut leur imposer et il doit véritablement s'attirer la confiance de son personnel pour que ce projet puisse se réaliser.

En ce qui concerne la garantie du financement du plan social, je partage l'opinion qui a été exprimée jusqu'à présent,

c'est-à-dire qu'il n'appartient pas à la Confédération de se mettre en avant et de le financer elle-même. Mais j'espère que l'acceptation du postulat de la Commission de l'économie et des redevances de notre Conseil permettra de tout mettre en oeuvre pour que le Conseil fédéral prenne l'engagement d'obtenir, par la négociation, que le préfinancement de ces plans sociaux, dans les compagnies en sursis concordataire qui n'ont pas assez d'actifs, puisse être garanti. C'est maintenant, où l'on sait que c'est oui au niveau du Conseil fédéral, que la bataille va commencer, pour obtenir que ces plans sociaux et ces conditions de travail soient, d'une part, garantis financièrement et, d'autre part, pour que l'on garantisse aussi que les gens ne soient pas exploités de manière inhumaine dans notre nouvelle compagnie nationale.

Béguelin Michel (S, VD): Je n'ai aucun enthousiasme pour l'évolution de la situation. Je trouve qu'avec la débâcle de SAir Group, nous assistons en fait, au nom de la solidarité nationale et de l'effet domino, à un exercice un peu surréaliste qui va même à l'envers de la solidarité, avec en plus un Parlement spectateur condamné à applaudir. Chez moi, ça ne passe pas. Je proteste contre ce conformisme du oui obligatoire; il y a là quelque chose qui ne joue pas. Comme l'a si bien dit M. Marty, il faut que nous puissions dire ce que nous avons sur le coeur. Pour moi, nous avons assisté quelque part à un exercice de cirque. Je vous le décris brièvement.

Premier numéro: les jongleurs. Ils partent de plus 273 millions de francs en 1999 et, cet été, ils se retrouvent à moins 17 milliards de francs. C'est vraiment un exercice de puits sans fond assez extraordinaire.

Deuxième numéro: la fuite en avant devant les responsabilités. Il y a 1 million de francs ici, 2,5 millions de francs là, trois petits tours et puis s'en vont! On ne voit plus rien.

Troisième numéro: les prestidigitateurs. Le 2 octobre, sur un simple signe cabalistique, ils clouent au sol la flotte de Swissair, alors que nous savons maintenant qu'il n'y avait pas ou plus de problèmes de liquidités. Quelqu'un de mystérieux a donné le signe qui allait obliger le Conseil fédéral à ouvrir le coffre à milliards sans délai, le pistolet sur la tempe. Là, j'ouvre une parenthèse. Le Conseil fédéral a bien fait son boulot. Il a saisi le truc, il a dû gérer ça dans une situation de crise pas possible. Tout à fait d'accord, il a bien fait son boulot!

Le quatrième numéro: la tarte à la crème au poivre du plan social. Le personnel de Swissair formé avec soin, très qualifié comme l'ont dit M. Marty et Mme Langenberger, nos ambassadeurs à l'étranger, reçoivent cette tarte à la crème au poivre en pleine figure. Envoyées les retraites anticipées imposées par l'entreprise. le contrat collectif de travail? Bof! On en fait des confettis. Il vous reste des jours de congé et de vacances à prendre? Eh bien non! Ils disparaissent dans la masse en faillite et, non seulement vous serez licencié dans six mois, mais en plus vous n'aurez droit qu'à deux jours de congé par mois d'ici là.

Le partenariat social devient une farce. Là est le scandale fondamental et ça ne touche pas que Swissair. Je me pose vraiment des questions sur la future paix du travail dans ces conditions-là!

Cinquième numéro: les magiciens. «Crossair plus», qui ne peut pas mettre plus de 300 millions de francs dans la nouvelle entreprise, mais qui va signer à Sao Paulo, dans un avion de la Lufthansa, un contrat de 4 milliards de francs pour 120 nouveaux avions régionaux, alors que le «business plan» n'en prévoit que 82! Le mystère plane et les spectateurs s'interrogent sur cette générosité à l'égard du matériel et la pingrerie à l'égard du personnel.

Enfin, sixième numéro: les équilibristes. Pour financer tout cela, le régisseur Conseil fédéral avait prévu de renvoyer de deux ans les baisses d'impôts que la droite économique s'était accordées. Maintenant, celle-ci proteste, elle veut ces baisses d'impôts, le petit peuple n'a qu'à sortir son porte-monnaie. Le suspense continue et tout le monde retient son souffle devant ce superbe numéro de solidarité à l'envers

Fin de la représentation: moi, je n'applaudis pas. Comme disait Cyrano: «C'est bien plus beau lorsque c'est inutile!» Je dirai en votation finale un non franc et massif à cette situation que j'appelle mascarade, faute de plan social financé par le privé et faute de financement équilibré des contributions fédérales.

Reimann Maximilian (V, AG): Angesichts der vorgerückten Stunde möchte ich mich auf drei kurze Bemerkungen und eine Frage an den Bundesrat beschränken.

Mit meiner ersten Bemerkung möchte ich einfach einem gewissen Unmut darüber Ausdruck geben, dass wir zu einer ausserordentlichen Session nach Bern gerufen worden sind, um über eine Sache zu debattieren, die gar keines solchen ausserordentlichen Zeitaufwandes bedurft hätte. Was der Nationalrat gestern getan hat und was wir heute tun, hätte genau so gut in ein paar Tagen zu Anfang der bevorstehenden Wintersession erledigt werden können, und wir hätten uns den Aufwand für diese ausserordentliche Session ersparen können. Ich appelliere mit dieser Feststellung an die Ratskolleginnen und Ratskollegen in beiden Kammern, künftig das Instrument der ausserordentlichen Session auf Themen und Beschlüsse zu beschränken, die wirklich dringlicher Erledigung bedürfen.

Eine zweite Bemerkung richtet sich an die Adresse von Economiesuisse, dem Dachverband unserer Wirtschaft. Da bereitet mir wirklich die Tatsache Mühe, dass nun plötzlich kein Handlungsbedarf mehr für die Senkung gewisser Unternehmenssteuern besteht. Wie hat sich doch Economiesuisse seinerzeit für das Steuerpaket 2001 oder Teile davon stark gemacht! Und nun gilt von einem Tag auf den anderen wegen dieser Swissair- und Crossair-Finanzierungen nicht mehr, was eben noch als dringlich erklärt worden war. Wegen dieses Spagats hat die Glaubwürdigkeit von Economiesuisse jedenfalls bei mir doch einige Kratzer abbekommen. Und nun meine Frage an den Bundesrat, die aus aussenpolitischer Sicht unbedingt noch aufgeworfen werden muss. Es geht mir um das Verhältnis zur Europäischen Union. Diese Woche ist unser Botschafter bei der EU, Herr Martinelli, erneut vor das Verkehrskommissariat der EU zitiert worden. Was ist dabei herausgekommen, was ist der letzte Stand dieser Gespräche? Das würde mich interessieren. Es würde mich interessieren, ob nun die EU plötzlich oder überhaupt diese doch milliardenschwere Staatshilfe für das Redimensionierungskonzept billigt, oder ob wir da nicht doch noch in Konflikt mit dem Luftverkehrsabkommen kommen oder sogar die Inkraftsetzung des ganzen bilateralen Vertragswerks gefährden. Wenn ich als konsequenter EU-Beitrittsgegner dieses Thema aufgreife, so einfach deshalb, weil ich das bilaterale Verhältnis mit der EU weiter pflegen möchte, ein partnerschaftliches Verhältnis, das unser Land nicht ohne Not strapazieren sollte.

Schliesslich eine letzte Bemerkung, die unter anderem auch an die Adresse von Herrn David gerichtet ist. Es ist eine Bemerkung im Zusammenhang mit dem EWR, den ich seinerzeit ebenfalls befürwortet hatte.

Es stösst sauer auf, wenn das Nein von Volk und Ständen vom Dezember 1992 zum EWR – dessen Konsequenzen keineswegs so negativ ausgefallen sind, wie wir seinerzeit befürchtet hatten – nun als Hauptursache für den Kollaps der Swissair herhalten muss. Aus meiner Sicht ist das nichts anderes als eine nachträgliche Schutzbehauptung der Verantwortlichen. Niemand hat die Swissair gedrängt, in ganz Europa angeschlagene Fluglinien zusammenzukaufen. Gerade das Beispiel Crossair, die weitestgehend nur in Europa operiert, zeigt, dass man mit oder ohne EWR als schweizerisches Flugunternehmen auf dem europäischen Kontinent erfolgreich bestehen kann, wenn man nicht falschem Größenwahn verfällt.

Ob ich schliesslich der Vorlage zustimmen kann oder nicht, ist im Moment noch offen. Vorerst interessieren mich noch die Ausführungen unserer beiden Bundesräte, die uns ja jetzt wirklich geduldig einen Morgen lang zuhören mussten. Insbesondere interessieren mich ihre Antworten auf einige der gestellten kritischen Fragen

Fünfschilling Hans (R, BL): Wir beschliessen heute die 2 Milliarden Franken mit dem Ziel, eine interkontinentale Fluglinie aufzubauen. Wir machen das in der Hoffnung, dass diese Fluglinie Erfolg haben wird. Es braucht aber nicht nur Geld, um eine Fluglinie zum Erfolg zu führen, sondern es braucht auch Menschen. Wir wissen, das vorgesehene Management für die neue Fluglinie ist – mindestens auf der oberen Ebene – das Management der heutigen Crossair. Warum? Weil die jetzige Crossair erfolgreich geführt ist und sich erfolgreich am Markt behauptet hat.

Dieses Management, auf dem die ganze Verantwortung und all unsere Hoffnung für die Zukunft ruhen, wurde vom jetzigen Verwaltungsrat der Crossair eingesetzt. Zwischen dem jetzigen Verwaltungsrat und dem Management besteht ein Vertrauensverhältnis. Sie alle, die Sie vielleicht auch in einem Verwaltungsrat sitzen, wissen, wie wichtig dieses Vertrauensverhältnis zwischen Verwaltungsrat und Management für den Erfolg einer Firma ist.

Wie soll nun die Zukunft aussehen? Wir alle wissen, es wurde eine so genannte Findungskommission eingesetzt, die neue Verwaltungsräte sucht. Dies wurde völlig neben dem bisherigen Verwaltungsrat gemacht. Ich verstehe, dass es neue Verwaltungsräte braucht, es hat ja auch neue Investoren, neue Mitarbeiter, neue Aufgaben. Es ist für mich auch selbstverständlich, dass damit bisherige Verwaltungsräte der jetzigen Crossair zurücktreten müssen. Was aber nicht verständlich ist: in welcher Art mit diesem bisherigen Verwaltungsrat umgesprungen worden ist.

Kollege Plattner hat schon gesagt, dass die Crossair für die Region Basel das bedeutet, was die Swissair für die Schweiz war. Wir sind stolz auf diese Crossair, auf ihren Erfolg. Wir waren stolz, dass die Crossair als Auffangbecken für das Swissair-Debakel genommen wird, aber jetzt ist in allen Schichten der Bevölkerung ein grosser Unmut da, wie mit dieser Crossair, die nun alles retten soll, umgesprungen worden ist.

Das führt dazu, dass der Start der neuen Crossair bereits mit einem Misston behaftet sein wird. Wenn Sie die Einladung zur Generalversammlung der Crossair gesehen haben, an welcher die Kapitalaufstockung – die den Start ermöglichen sollte – beschlossen werden soll, und dann zum Traktandum Wahlen kommen, wird jetzt schon klar, dass ein ganz böses Hicthack stattfinden wird. Dies ist bedauerlich und völlig unnötig.

Ich habe ein Mitglied der Findungskommission gefragt, warum insbesondere der Gründer und Präsident der Crossair nicht als Verwaltungsrat angefragt worden sei. Seine Antwort war ein Loblied auf die Fähigkeit und die Verdienste, die sich dieser Präsident für die schweizerische Luftfahrt erworben habe, aber jetzt müssten halt neue Leute her – ganz nach dem Motto, das ich in der «Basler Zeitung» gelesen habe: «Der Moritz hat seine Schuldigkeit getan, der Moritz kann gehen.»

Wer sind nun diese neuen Leute, auf denen all die Hoffnung ruht? Wir haben einen Holländer, der vor vier Jahren einmal eine Fluggesellschaft geleitet hat. Das andere sind auch gut ausgewählte, gute Leute, die auf ihren Gebieten alle Hervorragendes geleistet haben, aber nicht auf dem Gebiet der Luftfahrt. Dasselbe kann man doch vom alten Verwaltungsrat der alten Swissair sagen! Das sind lauter Leute, die auf ihren speziellen Gebieten sehr erfolgreich gewesen sind, aber – wie wir gesehen haben – nicht auf dem Gebiet der Luftfahrt. Daraus sollten wir doch etwas lernen.

Ich sehe ein, dass der Bundesrat über die Findungskommission bei der Auswahl der Verwaltungsräte auf die Meinungen der Investoren Rücksicht nehmen muss. Ich sehe auch ein, dass er auf die Meinung der neuen Mitarbeiter Rücksicht nehmen muss. Aber ich möchte den Bundesrat doch daran erinnern, dass der Bund mit diesen 2 Milliarden Franken der grösste Geldgeber ist, und dass die Verantwortung für den Erfolg dieser Summe beim Bundesrat ruht. Ich möchte ihn doch bitten zu überlegen, ob nicht das Know-how, das im alten Verwaltungsrat da war, für den Erfolg der neuen Gesellschaft nutzbringend eingesetzt werden könnte.

Leuenberger Moritz, Bundespräsident: Ich danke Ihnen für diese Debatte. Es ist eine Debatte, die die Gefühle und die Argumente in der ganzen Schweiz wohl auf höchstem Niveau und repräsentativ für die verschiedenen Meinungen und für die Stimmung im Lande zum Ausdruck gebracht hat. Für uns war es auch sehr lehrreich und gewinnbringend, diese Debatte anhören zu dürfen.

Sie kennen sicher das Gefühl: Man kennt ein Ereignis oder einen Umstand zwar theoretisch und glaubt zu wissen, wie man ihm begegnen würde, wenn er dereinst eintreten wird. Aber wenn dieses Ereignis dann eintritt, ist alles ganz anders. Ich kann mich gut daran erinnern, als ich, übrigens zusammen mit meinem Kollegen Villiger, in den Kommissionsberatungen zur Revision des Aktienrechtes sass. Wir haben immer wieder darüber diskutiert, was eigentlich geschieht, wenn eine riesengrosse private Aktiengesellschaft in unserem Land Konkurs geht. Da ist die Öffentlichkeit doch dann auch gefordert. Wir versuchten, Lösungen zu finden, wonach die gesamtgesellschaftliche Verantwortung auch schon früh eingebaut wird, sei es mit Auflagen, wie der Verwaltungsrat bestellt werden müsste und welche Mitteilungen der Öffentlichkeit gemacht würden. Wir wissen auch: Wenn eine Grossbank Konkurs gehen würde, dann käme trotz allem irgendwie die öffentliche Hand zum Zug. Obwohl wir das theoretisch alles gewusst haben, war es dann ganz anders, als wir relativ plötzlich mit dem Umstand konfrontiert waren, dass diese Swissair mit ihren zahlreichen Annexbetrieben – mit dem grossen Dominoeffekt, den es bedeuten könnte, wenn sie tatsächlich in Konkurs gehen würde – ins Wanken geriet.

Wir sind daher gewiss mit einigen Fragezeichen – Fragezeichen, die jetzt in einen oder anderen Votum ja auch wieder zum Ausdruck kamen – an diese neue Situation herangegangen, haben aber dann gehandelt. Wir haben rasch gehandelt, obwohl der Bund nur 3 Prozent der Aktien hat und obwohl der Bund im Verwaltungsrat der Swissair nicht vertreten ist. Aber wenn wir nichts gemacht hätten, wären die Folgen für unser ganzes Land, für unsere Wirtschaft, für die soziale Kohäsion dermassen gross gewesen, dass wir handeln mussten und dies auch tatsächlich getan haben. Dafür haben uns mehrere Votantinnen und Votanten gedankt.

Das ist für mich ein erhebendes Gefühl, das war schon lange nicht mehr der Fall. Ich habe diese Blumen sehr gerne entgegengenommen, wollte sie vollumfänglich an Kaspar Villiger weitergeben, aber er hat vorgeschlagen, wir sollten sie teilen; das ist mir noch so recht. Also, vielen herzlichen Dank dafür, den Dank gebe ich natürlich auch an die Beamten weiter, an Herrn Siegenthaler von der EFV und an Herrn Auer vom Bazl, die hervorragende Arbeit und aufopfernde Zeiten hinter sich haben. Meistens haben sie in Gremien getagt mit Leuten, von denen jeder Einzelne fünf Mal so viel verdient wie sie, aber sie haben innert relativ kurzer Zeit die Fäden, die in einem rechten Durcheinander hinterlassen wurden, entwirren können.

Der Bundesrat hat in erster Linie – das möchte ich betonen: in erster Linie – aus sozialer Verantwortung gehandelt. Deswegen hat es mich dann doch wieder gestört, als ich heute Morgen zur gestrigen Debatte im Nationalrat in der Zeitung als Erstes Überschriften las, wie: «Pas un sou pour le personnel» oder «Des mots, des mots, mais rien pour le social». Das trifft einfach nicht zu! Die ganze Übung ist in allererster Linie aus sozialer Verantwortung gemacht worden.

Erstens: Die Alternative – wenn wir nichts gemacht hätten – haben Sie mehrfach dargelegt, ich muss es nicht repetieren: 34 000 Entlassungen, Arbeitslose, Depression, Konjunkturrückgang, auch Steuereinnahmerrückgang. Wie kann man da sagen, wir hätten für soziale Zwecke nichts gemacht?

Etwas Weiteres: Es gab Sparbucheinlagen des Swissair-Personals, die nicht gesichert waren. Wir haben darauf gedrängt, dass die Privatwirtschaft hier eingesprungen ist, damit nicht Leute um ihr Erspartes kamen, weil die entsprechenden Separationen nicht vorgenommen wurden. Wie kann man jetzt sagen, wir würden nichts, «rien pour le social», machen?

Es gibt Frühpensionierte; ihre Renten waren nicht gesichert. Wir haben auch hier darauf gepocht, dass die Privatwirtschaft einspringt, sie ist auch eingesprungen. Die Löhne sind bis und mit Oktober gesichert, und wir wollen auch, dass sie weiterhin gesichert werden. Das war ein Teil einer grossen Arbeit, die auf Initiative der Politik, dann aber zusammen mit der Privatwirtschaft geleistet wurde. Und dann kommt man und schreibt: «Rien pour le social!» Das nervt mich, um es ehrlich zu sagen. Sie haben lange über die Sozialpläne gesprochen. Es wurde ein Postulat von Herrn Leuenberger eingereicht. Der Bundesrat hat gestern in einer Sonderzirkularsitzung beschlossen, dieses Postulat entgegenzunehmen. Das heisst, wir wollen auch künftig darauf hinwirken, dass die Sozialpartner zu befriedigenden Lösungen kommen. Und letztlich ist das ganze Engagement der Wirtschaft für die Beteiligung an der neuen Crossair nichts anderes als das, ein viel grösseres Desaster zu vermeiden, ein Desaster, das soziale Konsequenzen hätte. Wir waren in den zahlreichen Sondersitzungen des Bundesrates – ich werde, glaube ich, derjenige Bundespräsident sein, der während diesem Jahr am meisten ausserordentliche Sitzungen leiten durfte, weil wir immer wieder gemeinsame Sitzungen abhalten mussten, um entsprechende Weichen stellen zu können – immer von diesem sozialen Gedanken geleitet.

Wir waren auch von wirtschaftlichen Gedanken geleitet, wobei man das ja nicht auseinander dividieren kann. Ich sage immer, die Wirtschaft seien nicht einfach nur die Arbeitgeber. Die Wirtschaft sind die Arbeitgeber und die Arbeitnehmer. Die Wirtschaft sind auch kleine und mittlere Betriebe und Kleinbetriebe. Wir haben es auch im Wissen getan, dass die Anbindung an ein interkontinentales Streckennetz, dass die Anbindung an einen Hub für unsere Wirtschaft von zentraler Bedeutung ist. Es ist nicht neu, dass der Bundesrat sich diesbezüglich engagiert. Als wir vor einem Jahr den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt verabschiedet haben, liessen wir uns auch von dieser Überzeugung von der ganz grossen Wichtigkeit eines Flughafens und des interkontinentalen Streckennetzes leiten.

Als wir die fünfte Etappe für den Flughafen Zürich bewilligten, liessen wir uns auch von dieser Erkenntnis der Wichtigkeit eines Flughafens leiten; als wir bei den Lärmgrenzwerten bis an die Grenze des gesetzlich Zulässigen gingen – ganz kurz sind wir sogar etwas über die Grenzen gegangen, das Bundesgericht hat uns dann geholfen, die Kurve wieder zu finden –, da sind wir ja auch von der Erkenntnis ausgegangen, wie wichtig ein solcher Flughafen ist. Wir wissen, dass sechzig der hundert grössten Unternehmen in der Schweiz im Rayon von fünfzig Kilometern um den Flughafen Zürich herum angesiedelt sind. Und wir wissen – das möchte ich zu Herrn Büttiker sagen; er hat es erwähnt, ich muss es nicht wiederholen –, was dieser Flughafen hinsichtlich Fracht und auch Postsendungen für kleine und mittlere Unternehmungen bedeutet. Von daher haben wir uns eben auch von verkehrspolitischen Überlegungen leiten lassen.

Da und dort ist die Frage aufgeworfen worden: Wofür braucht es denn eine so genannt nationale Fluggesellschaft? Der Markt sei so gross, wurde gesagt. Wenn diese nationale Fluggesellschaft verschwände, gäbe es auf diesem Flughafen ein Vakuum, dieses würde andere Fluggesellschaften in genügender Art und Weise «ansaugen». Das trifft nicht zu, weil die meisten bilateralen Abkommen, die wir einzeln mit Ländern ausgehandelt haben, davon ausgehen, dass es eine nationale Gesellschaft, d. h. eine schweizerisch beherrschte Gesellschaft, gibt. Das ist die Bedingung für diese bilateralen Abkommen, nach denen dann z. B. mit Thailand oder anderen fernöstlichen Ländern die Flugverbindungen je sichergestellt werden können. Da wird es mit den bilateralen Abkommen, aber nur gerade mit Bezug auf die EU-Länder, eine Ausnahme geben. Sonst brauchen wir eine solche nationale Gesellschaft – auch im Hinblick auf die Detailberatung soll das bereits erwähnt werden.

Es ging uns auch um Werte, die in unserem Land wichtig sind und die mit dem plötzlichen Wanken der Swissair in Frage gestellt wurden: um den Wert der Pünktlichkeit, des Funktionierens, des Vertrauens.

Das Vertrauen ist hier immer wieder genannt worden. Wenn wir das Vertrauen, das durch die Swissair-Krise ins Wanken geraten ist, wiederherstellen wollen, besteht sicher ein Schritt – wenn auch nicht der einzige – darin, dass die Fehler abgeklärt werden. Es sind Fehler gemacht worden. Es hat überhaupt keinen Sinn, irgendjemanden vorzuverurteilen; da laufen professionelle Untersuchungen. Nur sollten wir die verschiedenen Fehlergrade auch nicht miteinander verwechseln. Es könnte strafrechtliche Fehler gegeben haben. Dass das so gewesen sei, behaupte ich jetzt überhaupt nicht, aber eine solche Untersuchung könnte das allenfalls eben zum Vorschein bringen. Gäbe es strafrechtliche Fehlergrade, dann würde das die Fehler eines Verwaltungsrates sofort wieder relativieren. Es hat strategische Fehler gegeben. Wir sprechen jetzt immer davon, dass wir Risiken übernehmen würden. Dann sollten wir jemanden, der ein Risiko übernommen hat, nicht deswegen verurteilen, weil er eine falsche Strategie gewählt hat. Es könnte aber auch Fehler der Umsetzung gegeben haben, vor allem in der politischen Einschätzung. Ich denke jetzt an das Engagement in Belgien oder in Frankreich, wo der Staat halt eine andere Rolle spielt als bei uns. Das zu wissen braucht auch eine politische Sensibilität. Oder es gibt Länder, wo Gewerkschaften eine andere Rolle spielen als bei uns. Das muss man halt auch wissen, wenn man ein solches Engagement eingeht. Ich sage das alles abstrakt. Warten wir ab. Wir wollen garantieren, dass diese Fehler, einschliesslich jener im Zusammenhang mit dem Grounding, abgeklärt werden und dass geschaut wird, was da eigentlich ganz genau vorgegangen ist. Bei einem Entscheid eines einzelnen Menschen wird die Motivation, die ihn letztlich getrieben hat, schwer zu eruieren sein – vielleicht sogar auch durch ihn selber. Aber wir sollten und wollen alles wissen. Das gehört auch zur Aufarbeitung. Zum Vertrauen gehört auch zu sagen, dass wir ein Risikogeschäft eingehen. Ich will das betonen. Ich will jetzt nicht noch einmal auf die zwei Kulturen zurückkommen. Jemand hat gesagt, man könne hier nicht von zwei Kulturen oder gar Philosophien sprechen. Aber immerhin: Es ist eine neue Gesellschaft, die auf neuer geschäftlicher Grundlage gegründet wird. Aber ein anderes Risiko ist heute natürlich der Luftverkehr überhaupt. Wir kennen die Entwicklung der Weltlage nicht. Wir wissen, dass es Überkapazitäten gibt. Da gibt es ein Risiko. Wir möchten das auch ganz ausdrücklich genannt haben.

Wenn wir von Vertrauen sprechen, dann kommen wir nicht darum herum zu sagen, dass – es wurde auch schon erwähnt – vor allem das Personal bei der Swissair ein grosses Vertrauen in die eigene Gesellschaft gehabt hat. Es hat alles gegeben, es hat unser Land auch in einer für uns idealen Art und Weise repräsentiert. Wir haben auch diesem Personal gegenüber eine Schuldigkeit.

Es wurde auch schon gesagt, dass die Swissair-Krise im Moment ja nicht die einzige Krise sei, die wir erlebt haben. Die Ereignisse des 11. September 2001 – auch wenn sie in New York und Washington stattgefunden haben – haben auch uns aufgewühlt und unser Leben verändert. Im gleichen Zeitraum ist das Attentat in Zug geschehen. Es ist tatsächlich festzustellen, dass eine Verunsicherung herrscht. Von daher ist es eben jetzt auch ganz wichtig, dass wir die Initiative ergriffen haben, hier eine Lösung zu suchen.

Diese Initiative haben wir zunächst einmal zusammen mit der Wirtschaft ergriffen. Das war schon lange nicht mehr möglich. Gerade nach dem Fall der Berliner Mauer wuchs das Vertrauen in den absolut freien Markt da und dort etwas gar stark, und man glaubte, dass man einen starken Staat gar nicht brauche; dazu gäbe es ja die Globalisierung, und Kapital und Personal könnten über die Grenzen hinweg verschoben werden. Diese Krise hat doch zur Folge gehabt, dass die Erkenntnis wuchs, dass Politik und Wirtschaft zusammen arbeiten müssen.

Das haben wir getan. In unendlich vielen Sitzungen, vor allem samstags und sonntags, haben wir miteinander Lösungen finden können, die wir Ihnen jetzt präsentieren. Auch in der Politik selber ist der eine oder andere – da gehöre auch ich dazu – zunächst mit einem Fragezeichen an das Ganze

herangegangen. Ähnlich wie meinem Namensvetter Leuenberger ist es auch mir so ergangen. Noch vor einem Jahr wäre ich überzeugt gewesen: Wenn die Swissair je «umfallen» sollte, dann zahlen wir vom Bund gewiss kein Geld. Erst als wir sahen, was dieser Sturz effektiv für das ganze Land bedeuten kann, haben wir uns eben doch in Bewegung gesetzt.

Von daher bin ich froh, dass das Parlament jetzt auch bereit ist, regionale, sprachliche und ideologische Gräben zu überspringen, damit wir diesen Versuch wagen können, wofür ich Ihnen sehr herzlich danke.

Villiger Kaspar, Bundesrat: Auch ich möchte Ihnen für diese gute Debatte danken, auch für die anerkennenden Worte – von Frau Brunner, auch von anderen, bin ich bis jetzt mit Komplimenten nicht so verwöhnt worden –, aber wir nehmen natürlich auch Ihre kritischen Voten mit Respekt zur Kenntnis. Auch für uns waren diese Entscheide nicht leicht, auch wir mussten uns durchringen. Wir sind gemeinsam eigentlich zu sehr guten Lösungen gekommen, z. B. Bundespräsident Leuenberger und ich, obschon wir häufig von unterschiedlichen ordnungspolitischen Vorstellungen ausgehen. Wir stehen heute mit Überzeugung zu dieser Lösung, auch im Wissen um die Risiken.

Ich will jetzt hier nicht das Debakel der Swissair analysieren, ich werde dann bei der Sonderprüfung noch im Detail sagen, wie es konkret weitergehen soll, das Allgemeine hat der Bundespräsident gesagt. Ich will nur etwas sagen: Als Herr Corti mit seinen Zahlen zu mir kam – es war, glaube ich, am 17. September – und gesagt hat, er habe nur noch für einige Tage Cash, da war ich eigentlich schon auch sehr erstaunt und erschüttert, wie es so weit kommen konnte. Man muss der Gerechtigkeit halber doch etwas sagen – ich sage das nicht, weil man uns vorwerfen könnte, wir hätten den Zustand der Swissair vorher nicht entsprechend analysiert –: Dieser 11. September 2001 hat auch für die Swissair alles total verändert. Vor diesem 11. September gab es anhand der Zahlen – ich habe mich davon so einigermaßen überzeugt, soweit man das halt in kurzer Zeit tun kann – einen schmalen, aber möglichen Pfad der Genesung. Man hätte Firmen verkaufen können, die noch einen Wert hatten. Dieser Wert ist über Nacht auf die Hälfte gesunken, die Auslastung ist über Nacht um einen Drittel oder mehr gesunken. Alles das hat alle Werte völlig verändert. Die Swissair – ich weiss, es gab noch Träume, und bis heute gibt es immer wieder neue Modelle, das Globus-Modell usw., das sind totale Illusionen –, diese Firma ist nicht zu retten, auch mit Auffanggesellschaften und Umschuldungen nicht!

Dafür sind objektiv schon auch die Ereignisse des 11. September 2001 stark mitverantwortlich.

Ich will jetzt versuchen, anhand unserer Entscheidungssituation und der Art, wie wir das Problem gelöst haben, sowie anhand unserer Strategie, die mir relativ klar scheint, kurz einige Fragen zu beleuchten. Das tue ich in der leisen Hoffnung, Ihren inneren Entscheidungsprozess, Herr Reimann, vielleicht doch noch zum Guten beeinflussen zu können.

Wir standen vor einer «digitalen Situation» – ich muss das vor allem auch Herrn Merz sagen –: Swissair Ja oder Nein, Crash oder Rettungsversuch. Wir haben keine andere Wahl gehabt, das ist immer noch meine Überzeugung. Der Crash hätte enorme Dominoeffekte zur Folge gehabt. Die volkswirtschaftliche Abteilung der Credit Suisse Group gelangte in einer ökonomischen Studie zum Schluss, dass ein Crash das BIP der Schweiz um etwa 2,4 Prozent reduziert hätte, und das bedeutet eine scharfe Rezession. Ich kann es nicht im Detail nachrechnen, aber es ist so: 35 000 Arbeitsplätze und Know-how wären für immer weg gewesen, alles das hätte es gegeben. Natürlich, Herr Merz, hätte es eine Alternative dazu gegeben. Auch das Crash-Szenario hätte begleitet werden können und begleitet werden müssen. Wir hatten aber nicht die Zeit, dieses Szenario mit der gleichen Sorgfalt zu verfolgen, weil wir die Ressourcen einfach nicht zur Verfügung hatten. Denn gleichzeitig hätten wir auch noch für die GPK einen Bericht erstellen müssen. Aber wir

hatten uns gleichzeitig um das Krisenmanagement und um strategische Entscheide zu kümmern. Wir sind dann aber dankbar gewesen, dass es mündlich ging, das sage ich Ihnen, Herr Stadler. Denn in diesem Moment war der Adrenalinpiegel hoch, wir waren alle übernächtigt, und dann kam ein Brief von Ihnen, Sie bräuchten bis zum 15. Oktober einen Bericht, zudem musste die Botschaft auch noch geschrieben werden. Das nur nebenbei.

Herr Merz hat gesagt, diese Firmen wären vielleicht auch nicht untergegangen, andere Airlines hätten die Schweiz bedient. Hier muss ich ganz klar sagen, dass schon die Redimensionierung, die wir jetzt machen, diese Firmen ins Wanken gebracht hat. Umso geringer wären die Chancen gewesen, sie zu retten, wenn das Ganze weg gewesen wäre. Es hätte da und dort vonseiten des Staates möglicherweise ähnlich grosse Cash-Spritzen gebraucht, nur um die Infrastrukturen aufrechtzuerhalten und zu retten. Dann wären diese Firmen noch weniger verkäuflich gewesen, als sie es jetzt vielleicht sind. Jetzt ist es da und dort auf gutem Wege. Wir sind sehr dankbar, dass der Kanton Zürich zusammen mit den Banken und den Flughäfen hierin gute Arbeit geleistet hat.

Wir sind heute zum Schluss gekommen, dass die Kosten des Crashes möglicherweise volkswirtschaftlich ein Vielfaches von dem betragen hätten, was der Bund jetzt investiert. Deshalb wird die ordnungspolitische Frage nicht ausgeschaltet, aber das ist so. Wir können immerhin zwei Drittel der Arbeitsplätze retten, wenn das in ein, zwei Jahren nicht gelingen würde, vorausgesetzt natürlich, dass nicht der Gau eintritt. Das ist jetzt die grosse Herausforderung und das Risiko. Man muss aber auch sehen – das kam hier in der Diskussion zum Ausdruck –, dass auch diese Lösung noch immer mit grossen sozialen Härten verbunden ist, aber es sind doch viel weniger, als es sonst gewesen wären.

Bei den wirtschaftlichen Folgen ist auch der Tourismus betroffen. Herr Marty als Profi hat sich dazu geäußert, aber auch Herr Brändli hat es erwähnt. Es gibt ja 7 Millionen Luftfahrtexperten in diesem Land, aber wir sind mit drei Wochen Erfahrung schon bei den Erfahrensten. (*Heiterkeit*) Ich wusste z. B. auch nicht, dass 35 Prozent der Touristen per Flugzeug in die Schweiz kommen. Die Swissair hat hier nicht nur als Werbeträger, mit dem Personal und dem guten Service, gedient, sie hat mit ihren Offices in Japan und überall auch handfeste Dienstleistungen erbracht, und das ist natürlich jetzt so nicht mehr möglich.

Herr Marty, wir haben diese Anfrage von Schweiz Tourismus für 15 Millionen Franken über zwei Jahre bekommen. Das gibt im Bundesrat und beim Finanzminister immer zu reden. Wir haben noch nicht entschieden. Es wird etwas weniger geben, aber immerhin so viel, dass Sie etwas machen können. Ich habe da als Finanzminister auch etwas über meinen Schatten springen müssen. Wir werden – sofern die Kollegen zustimmen, wovon ich ausgehe – eine Lösung mit einmal 10 Millionen Franken in einem Jahr bringen; damit können Sie etwas machen. Für das nächste Jahr kann man dann analysieren, was wirklich die Folgen sind. Der Tourismus liegt uns natürlich auch am Herzen. Es kann aber nicht sein, dass es heisst: Ihr habt es bei der Swissair getan, also müsst ihr es auch hier und dort tun. Diese Übung hat den Job für den Finanzminister nicht viel leichter gemacht, das ist natürlich schon klar.

Wir sind uns auch bewusst, dass für Sie die Entscheidungssituation, wie sie sich in der Finanzdelegation stellte, schwierig ist. Ich versuche, Ihnen jetzt zu zeigen, dass es nicht anders ging. Ich habe hier auch ein ungutes Gefühl gehabt. Ich bin mir bewusst, wie Sie sich fühlen, wenn hier Milliarden von Franken gesprochen werden; die Finanzdelegation hat das mit einem Stimmenverhältnis von 3 zu 2 entschieden. Ich muss Ihnen aber sagen, dass das dem gegebenen, demokratisch legitimierten Recht entspricht. Das ist ein korrekter Entscheid. Ich muss mich nicht einmischen, wenn Sie dann anhand dieses Falles darüber nachdenken, wie Sie das in Zukunft lösen wollen. Ich glaube, dass dieser Fall einzigartig ist und für lange einzigartig bleiben wird. Sie wissen es schon, aber ich versuche es noch zu verdeutlichen. Was

mir wichtig ist: Dieser Staat braucht ein Instrument, das ihm in Krisensituationen eine gewisse Handlungsfähigkeit gibt. Das macht die Finanzdelegation x-mal pro Jahr. Nur geht es um kleinere Beträge, und deshalb hat man sich daran gewöhnt. Wenn Sie diesen Entscheid noch von einer ausserordentlichen Session hätten abhängig machen wollen, die mit einer Woche Distanz stattgefunden hätte, hätte die Zeit entschieden, und der Crash wäre gekommen. Das ist die wahrhaftige Situation, und deshalb bin ich auch der Finanzdelegation so dankbar, dass der Entscheid mit 3 zu 2 und nicht mit 2 zu 3 Stimmen ausfiel und dass sie den Mut gehabt hat, diesen Entscheid, der schwierig war, zu fällen – dies vielleicht mit noch etwas weniger Informationen als wir, die wir immer darüber diskutiert haben. Der Rettungsversuch war nur so möglich. Es geht mir wie Herrn Merz, der gesagt hat, er werde den 22. Oktober nie vergessen. Und dann hat er gesagt: Alle nehmen sich mehr Zeit. Der Crossair-Verwaltungsrat nimmt sich mehr Zeit, und alle nehmen sich mehr Zeit. Hätte der Bundesrat am Abend des 22. Oktober nicht entschieden – und nicht die Pressekonferenz war massgeblich, sondern etwas anderes, Herr Merz; ich bin sonst ja immer einig mit ihren Voten, das wissen Sie –, dann hätte der Sachwalter am anderen Morgen den Konkurs ausgelöst, und die Leasinggesellschaften, die schon seit drei Tagen drückten, hätten die Flugzeuge in die Mojave-Wüste geflogen und stillgelegt. Das war in Wirklichkeit die Situation. Und hätten wir nicht entschieden, hätte die Zeit entschieden, und ich weiss nicht, wie die Medien und Sie alle reagiert hätten, wenn nicht wir entschieden hätten, sondern die Zeit. Wir konnten nicht vorher entscheiden, weil das Geld bis am Abend vorher noch nicht beisammen war und die letzte Sitzung und die Telefone noch gemacht werden mussten. Wir waren – der Bundespräsident weiss das – noch nicht einmal am Morgen bei unserer Sitzung ganz sicher, ob alles wirklich gefestigt war. Ich werde sie wirklich auch nicht vergessen, diese Zeit, das kann ich Ihnen sagen. Unter diesen schwierigen Umständen haben wir uns für die Chance entschieden, inklusive Risiko, aber wir sind uns unserer Verantwortung natürlich bewusst.

Vielleicht jetzt noch etwas zur ordnungspolitischen Legitimation, denn mir macht natürlich der ordnungspolitische Vorwurf auch zu schaffen. Ich weiss, dass wir einiges geritzt haben, aber ich glaube, es gibt auch einige ordnungspolitisch vertretbare Gründe. Der erste ist einmal, dass uns das Luftfahrtgesetz eine saubere Grundlage gibt: Subventionierung von Linienflügen und Beteiligung an einer Airline, Letzteres, wenn es im öffentlichen Interesse liegt. Letztlich war die Frage die: Liegt es im öffentlichen Interesse? Da gibt es den sozialen Aspekt, den der Bundespräsident herausgestrichen hat, und er hat auch darauf hingewiesen, dass es ein Standortproblem ist. Ich meine, dass hier vornehmlich das öffentliche Interesse liegt, und zwar deshalb: Wir sind eine hoch entwickelte Volkswirtschaft mit einem hohen Anteil an Konzernzentralen, an modernsten, hochwertigsten Dienstleistungen. Wir haben Firmen, die zwar schweizerisch sind, aber die Schweizer Rück, die hier intensiv mitgearbeitet hat, macht zum Beispiel 97 Prozent des Umsatzes im Ausland. Sie hilft, eine schweizerische Airline zu retten – ich muss das einfach auch noch sagen –, und sie hat ja Gründe dafür. Ich bin der Meinung, dass diese vielen Direktflüge zu den Wirtschafts- und Finanzplatzmetropolen für viele Firmen eine unabdingbare Bedingung für die Standortqualität sind – vielleicht nicht für Ihre Familienfirma, Frau Leumann, und auch nicht für diejenige, bei der ich einmal war –, deshalb bin ich mit Ihnen nicht so ganz einig. Hierin liegt ein öffentliches Interesse. Wir brauchen einen Hub von internationalen Dimensionen. Deshalb ist das ein nationales Problem, die Zahlen sind Ihnen genannt worden. Fast die Hälfte der Wertschöpfung von Kloten läuft in andere Kantone. Hier zeigt eben die Erfahrung, dass nur Flughäfen mit einer eigenen Basis-Airline eine solche Hub-Funktion ausüben können. Sonst wäre Kloten in der Nationalliga B, und das würden wir langfristig merken.

Aus diesen Überlegungen heraus hat der Bundesrat diese Vier-Elemente-Strategie entwickelt. Erstes Element ist eine

eigene Airline, zweites Element die Überbrückung, um die Integration der Langstrecke zu ermöglichen, drittes Element die Sicherung der Infrastruktur und viertes Element der Vertrauensschub.

Zum ersten Element, der Airline mit einer internationalen Anbindung. Zur Richtzahl 26/26 hat sich Frau Berger geäussert. Dann komme ich auch noch zur Frage, die Herr Leuenberger aufgeworfen hat: Was hätte ein Nein des Zürcher Volkes hier für Folgen? Die Richtzahl 26/26 wurde noch im Lichte der normalen Marktverhältnisse durch Herrn Corti und Herrn Dosé ausgearbeitet. Gegenüber Swissair heute wurde also schon rund um ein Drittel redimensioniert auf etwas, was für den Hub noch vernünftig ist, die Anbindungen erlaubt, aber dem Markt angemessen ist. Frau Berger, das ist nicht in Stein gemeisselt. Jetzt muss dieser Businessplan überarbeitet werden. Das wird alles noch einmal überprüft. Wenn das völlig neben dem Markt läge, müsste man das natürlich anpassen. Aber bei 15/15 sind wir an der Grenze, an der die Fixkosten, die für die Langstrecken ohnehin anfallen, im Verhältnis zu 15 solchen Flugzeugen dann fast wieder zu hoch sind. Dann kommen wir auch in den Bereich, in dem die internationale Anbindung den Aufwand nicht mehr rechtfertigt, weil sie zu schwach ist. Deshalb gibt es auch eine untere Grenze.

Wir haben gesehen: Diese Airline soll gut kapitalisiert werden. Damit komme ich zur Frage von Herrn Leuenberger. Wenn 2,5 Milliarden Franken Zusatzkapital erreicht sind – sie sind heute mit dem Beitrag des Kantons Zürich erreicht –, dann können wir die 26/26-Lösung umsetzen. Es fehlt noch ein bisschen, aber das ist ja keine mathematische Wissenschaft. Wenn der Markt weniger zulässt, kann man das Kapital dann vielleicht etwas reduzieren. Deshalb wird schrittweise aufgebaut. Wenn Zürich Nein sagt, dann ist die 26/26-Lösung nicht mehr möglich.

Wir haben eine untere Limite bei 2,2 Milliarden Franken. Wenn diese unterschritten wird – z. B. wenn Sie heute zum Zahlungskredit von 600 Millionen Franken Nein sagen –, ist das Ganze nicht mehr möglich. Sie haben also nicht nichts zu sagen. Der Bund hat sich verpflichtet, das wurde hier auch gesagt; die Verpflichtung hat die Finanzdelegation beim Verpflichtungskredit ausgesprochen. Deshalb konnten wir legitimerweise die Verträge eingehen, aber wenn wir die Beträge nicht bezahlen dürfen und auf den Gerichtsweg verwiesen werden, ist das Ganze nicht mehr machbar. Wenn Sie heute Nein sagen, ist das der Crash. So ganz belanglos ist Ihr Entscheid also nicht. Aber ohne den Beitrag aus Zürich müsste das Projekt redimensioniert werden. Die Zürcherinnen und Zürcher müssen wissen, dass mit jedem Grossflugzeug etwa 600 Arbeitsplätze verschwinden; das ist eine Richtzahl.

Auf der Basis des Luftfahrtgesetzes haben wir uns zu einer Beteiligung entschlossen, aber aus ordnungspolitischen Gründen für eine minderheitliche und eine zeitlich befristete Beteiligung. So ist das ordnungspolitisch durchaus vertretbar. Herr Brändli und Frau Leumann haben angedeutet, es sei auch eine Art Hilfe für die Folgen schlechten Managements usw. Nein, wir haben bewusst nichts in Altlasten investiert. Hätten wir mit einer Auffanggesellschaft und Staatsgarantie «Modell Globus» so etwas gemacht, dann hätte man ein «buyout» für Private gemacht. Dann hätten wir mitgeholfen, Missmanagement zu begrenzen. Aber so nicht; wir investieren in Neues.

Herr Brändli fragte, ob es Sache des Bundes sei, eine Airline zu führen, das Heft in der Hand zu haben. Da muss ich sagen: Nein, es ist nicht unsere Aufgabe, unternehmerisch tätig zu sein. Deshalb begrenzen wir unsere Minderheitsbeteiligung auf 20 Prozent, deshalb stellen wir nur einen Verwaltungsrat, deshalb ist unser Engagement auch befristet. Aber eine Zeit lang mussten wir das Heft in die Hand nehmen. Weil es unsere Leute waren und nicht wir, die das geleistet haben, darf ich sagen: Ohne die Bernerhof-Sitzungen, an denen die öffentliche Hand das Heft in der Hand hielt, wäre das Ganze nicht gelungen, sondern zerfallen. Jetzt müssen die anderen wieder ran, und das geschieht auch.

Das war nicht so einfach. Denn wir müssen Dinge zusammenbringen, die nicht zusammengehören: eine Swissair in der Nachlassstundung, eine neue Gesellschaft im Aufbau und verschiedene private Investoren, die auch unterschiedliche Interessen verfolgen. Das können Sie nicht irgendwie mit einem Gesetz tun oder befehlen: Macht das zusammen! Da muss man überzeugen, muss eine Art Moderatorenrolle spielen. Das haben die Vertreter des Bundes gut gemacht. Zur Überbrückungshilfe für die Langstreckenverbindungen: Wir haben gesehen, dass man die Langstreckenverbindungen nicht sofort in die Crossair integrieren kann. Deshalb lautete die Frage, ob wir die Flugzeuge nicht stehen lassen könnten, bis das möglich ist, um dann die Langstreckenverbindungen wieder aufzubauen. Das Problem ist, dass das nicht möglich ist. Sonst gingen, das wurde erwähnt, die Slots verloren – diese gingen in einen Pool und würden neu ausgeschrieben –, und Sie hätten Probleme mit den Landerechten. Wenn wir die Flotte ein paar Wochen «grounden», dauert es Monate oder Jahre, bis die neuen Langstreckenverbindungen wieder aufgebaut sind. Das ist die Investition, die wir mit dieser enormen Milliarde Franken tätigen. Damit können wir die Langstreckenverbindungen «warm» behalten, damit sie nachher weiterhin betrieben werden können. Das ist eine Investition in eine Infrastruktur, wenn Sie so wollen. Die Astag muss den Gotthardtunnel auch nicht selber finanzieren, sondern das macht der Staat mit Steuergeldern bzw. Treibstoffabgaben. Hier gibt er eine solche Impulsinvestition, damit der Private das nachher wieder betreiben kann. Das ist mit ordnungspolitischen Prinzipien immerhin nicht völlig unvereinbar.

Zur Frage von Herrn David: Er hat seinen Minderheitsantrag vorher begründet, deshalb kann ich hier meine Stellungnahme dazu abgeben und muss dann in der Detailberatung nichts mehr sagen. Die Frage einer Art Option auf eine Beteiligung hatten wir in die Diskussionen eingebracht. Ich verstehe Herrn David; natürlich profitiert diese neue Gesellschaft davon, dass wir hier die Langstreckenverbindungen sichern, wie ich das geschildert habe. Ich muss Ihnen hierzu sagen: Die Investoren – sie haben mir nicht gerade die Türe eingearannt, um es einmal vorsichtig zu sagen – haben natürlich gesagt, sie würden ein Risiko eingehen, sie müssten das den Aktionären erklären. Nehmen Sie eine Firma wie Nestlé mit wahrscheinlich einem grösseren Anteil an Auslandsaktionären. Sie muss ihren Aktionären erklären, dass man branchenfremd Risikokapital in eine Schweizer Airline investiert. Das ist nicht so einfach. Wenn diese Firmen dann sehen, dass ihr Investment noch verwässert wird, indem ein Aktionär mit Optionen privilegiert wird, dann würde das ein klares Nein ergeben.

Hingegen hat dieser Gedanke doch dazu geführt, dass wir etwas durchsetzen konnten, mit dem wir sonst vielleicht mehr Mühe gehabt hätten. Einige sehr gewichtige Investoren – nicht alle – haben gesagt, dass sie investieren, aber nicht bereit seien, die Anfangsverluste zu übernehmen. Sie sehen das in der Botschaft: Von den 940 Millionen Franken sind 140 Millionen Franken Restrukturierungskosten und 800 Millionen Franken Anfangsverluste. Wir haben gesagt, das sei Risikokapital. Jeder Gewerbebetrieb, der anfängt, hat einmal eine Durststrecke, nicht wahr. Und dann haben wir sozusagen einen Tausch gemacht. Wir haben auf die Option verzichtet, und die übrigen Investoren haben dafür beim Aktienkapital – zu den 35 Prozent Kapitalisierung – dieser Milliarde noch zugestimmt; daran beteiligen wir uns nur mit 20 Prozent. Das haben wir in dieser Vereinbarung mit den Investoren so festgeschrieben. Wenn Sie dem Antrag der Minderheit David zustimmen, dann müssen wir diese Vereinbarung wieder auflösen, und ich glaube nicht, dass die Investoren bereit wären, jetzt noch darauf einzugehen. Deshalb wäre ich eigentlich sehr dankbar, wenn Sie das nicht beschliessen würden. Das könnte auch zum Crash des Projektes führen, weil die Investoren sagen: Jetzt kommt ihr plötzlich mit etwas Neuem, womit ihr unser Investment sozusagen entwertet.

Zu den flughafen Bereichen will ich nur Folgendes sagen: Wir haben von Anfang an gesagt, dass wir eine klare Aufga-

beteiligung zwischen Bund und Kantonen machen. Sitzkantonen sollen zusammen mit den Banken und den Airports für die Infrastruktur verantwortlich sein, und wir übernehmen den fliegenden Teil. Aber Sie dürfen nicht vergessen, dass die Rettung des fliegerischen Teils den Hauptanteil dazu trägt, dass die flughafen Infrastrukturen erhalten werden, und die Crossair wird ja dann auch Dienstleistungen der SR Technics usw. übernehmen. Das ist die beste Förderung. Der Kanton Zürich hat – nicht gerade strahlend, aber immerhin – eingewilligt, hat mit den anderen Kantonen zusammen gute Arbeit geleistet, und man hat, wie Sie wissen, für alle einzelnen Firmen bis jetzt Überbrückungslösungen gefunden. Ich will dazu nicht mehr sagen.

Der Vertrauensimpuls ist mir noch wichtig. Der Bundespräsident hat vom Vertrauen gesprochen, und deshalb besteht auch die Notwendigkeit, das Paket sofort integral zu schnüren, inklusive eben der Verpflichtung für das Aktienkapital.

Alle, auch die Investoren, haben gesagt: Wir machen nur mit, wenn wir sicher sind, dass das Gesamtpaket zustande kommt. Deshalb mussten sich alle fest verpflichten. Dies schaffte Vertrauen, und dieses Vertrauen hat ein paar Tage gewirkt, wie Herr Lombardi gesagt hat. Ein paar Tage Euphorie, alle waren Helden. Super! Jetzt kommt halt das Zerreden. Aber im Innersten ist, so meine ich, etwas von dieser Vertrauenssubstanz geblieben.

Diese Strategie wird Schritt für Schritt umgesetzt, trotz Schwierigkeiten, trotz Krisen. Es gab hier auch noch Krisen, aber bisher läuft alles nach Plan.

Gestatten Sie mir ein Wort zum Verwaltungsrat: Herr Lombardi hat gesagt, der Verwaltungsrat sei von den Leuten her eigentlich schon wieder gleich wie vorher zusammengesetzt. Erstens einmal möchte ich kein Urteil über den alten Verwaltungsrat fällen. Die Swissair ist immerhin viele Jahre sehr gut gelaufen. Das Zweite ist, dass diese Leute, die wir hier gewählt haben, alle unabhängig sind und – um es deutlich zu sagen – weder zur «Basler Mafia» noch zum «Zürcher Filz» gehören. Das ist wirklich humorvoll gemeint, nicht dass sich etwa jemand betupft fühlt, aber in meinen Einzelgesprächen nennen die einen die anderen so. Es ist wichtig, dass hier ein Verwaltungsrat eingesetzt wird, der nicht mit der Vergangenheit belastet ist, sei es hier, sei es dort. Nicht der Bundesrat wählt den Verwaltungsrat, Herr Fünfschilling. Wir haben genau 20 Prozent am Aktienkapital und die Investoren, welche die übrigen 80 Prozent beisteuern, haben auch ein Wort mitzureden. Man hat wirklich Leute gefunden, die überaus kompetent sind. Neben dem Präsidenten aus Holland wird noch ein weiterer sehr grosser Airline-Spezialist dazukommen. Wenn ich sehe, was sie geleistet haben, muss ich sagen, dass das ausserordentlich gute Leute sind.

Wenn Sie, Herr Fünfschilling, auf den bisherigen Verwaltungsrat zu sprechen kommen, so ist das ist ein sehr guter Verwaltungsrat. Da hat es einfach Dinge im Verhältnis der beiden Airlines untereinander gegeben, die bei den Swissair-Angestellten halt doch zu gewissen Vorurteilen führen. Jetzt muss ich noch etwas sagen: Die neue Gesellschaft wird zu zwei Dritteln aus Swissair- und nur zu einem Drittel aus Crossair-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeitern bestehen, und sie wird zehnmal mehr Kapital haben als heute und ganz andere Linien betreiben. Das ist etwas Neues, das ist nicht mehr die Crossair.

Ich verstehe schon, dass die Regionen auch dabei sein wollen, aber es ist ein Ganzes, das für alle glaubwürdig sein muss. Hier liegen natürlich ganz grosse Probleme im Zusammenhang mit den zwei Kulturen. Es gibt halt das Wort Unternehmenskultur, Herr Briner, wir wollen ja auch nicht gerade von Unkulturen reden. Das muss man nun zusammenfügen.

Wir sehen in dieser Airline noch drei Stärken – ich erwähne das im Schnellzugstempo –, und sie hat deshalb die Chance, konkurrenzfähig zu sein. Die erste Stärke: Mit 35 Prozent Kapitalisierung und einer Reserve für die Übergangszeit ist sie die am besten kapitalisierte Airline, die wir kennen. Zweitens wird sie die Kostenführerschaft unter den vergleichbaren Gesellschaften in Europa haben, aber nur, wenn sich hier

die Crossair-Kosten-Struktur durchsetzt. Mir ist es bewusst, dass das für die Swissair-Leute schmerzlich ist. Aber es geht hier um Sein oder Nichtsein und um nichts anderes; das ist das Problem. Das muss durchgesetzt werden. Auf das Dritte haben Herr Marty und Frau Berger hingewiesen: Die neue Airline muss eine Allianz eingehen. Aber weil es eine gute Airline wird, hat sie als Allianzpartnerin sehr gute Möglichkeiten, und hier finden bereits Gespräche statt.

Und wenn man schon von Risiken spricht: Ich habe den Verwaltungsrat erwähnt. Dass sich solche Leute bereit erklären, im Verwaltungsrat mitzuarbeiten, ist ein Zeichen, dass sie eine gewisse Zuversicht haben, das sind ja nicht alles Kamikaze-Piloten. Aber die Risiken sind erwähnt worden; Herr Epiney hat sie eindrücklich aufgezählt. Ich habe geradezu gestaunt, dass er trotz solcher Risiken am Schluss noch bereit ist, zuzustimmen – aber ich bin ihm dafür dankbar. Die Risiken sind uns selbstverständlich bewusst.

Noch zwei, drei Worte zu den finanziellen Konsequenzen: Hier hat sich Herr Inderkum von seiner Funktion her geäussert. Ich will dazu als Finanzminister noch etwas sagen.

2 Milliarden Franken sind ein enormer Betrag. Aber es geht um eine einmalige Krisenbewältigung, und wir wollen auch keine Folgekosten. Diese Airline hat jetzt so viel Kapital; sie muss jetzt fliegen. Für die Überbrückung muss das Geld reichen, und die Auslastung ist bis jetzt noch leicht über Plan, wobei zu sagen ist, dass wir vorsichtig geplant haben. Es ist ein enormer Betrag, aber die Finanzpolitik darf sich nicht an Sonderereignissen ausrichten. Finanzpolitik ist langfristig angelegt – das sage ich vor allem den Politikern – und muss sich an der nächsten Generation und nicht an den nächsten Wahlen orientieren. Deshalb sieht der Bund für diesen Sondereffort weder eine Sonderfinanzierung noch besondere Sparmassnahmen vor. Deshalb müssen Sie nicht Angst haben, Herr Brändli, dass wir andere Investitionen oder Sondermassnahmen streichen.

Nun komme ich zum Steuerpaket: Die Familienbesteuerung ist zum Beispiel ein Jahrzehntprojekt und ist nicht auf dieses Jahr beschränkt; das ist das andere. Dass der Staat solide Finanzen haben muss, ist völlig unabhängig von der Swissair-Frage. Ich gehe noch weiter und sage: Ein Staat ohne solide Finanzen wird keinen Handlungsspielraum haben, um im Fall einer Krise eingreifen zu können. Es wäre undenkbar gewesen, diese Kredite 1993 zu sprechen, als wir – korrekt nach heutiger, transparenter Rechnungslegung gerechnet – ein Defizit von 9,2 Milliarden Franken hatten. Deshalb werde ich als Finanzminister nach wie vor den überdrehten Steuersekkern und den Ausgabeneuphorikern ein bisschen zurechen müssen.

Herr Reimann hat von Economiesuisse und den 300 Millionen Franken Unternehmenssteuern gesprochen. Diese werde ich halt bekämpfen, Swissair hin oder her, weil sie nicht prioritär und für den Standort auch nicht besonders wichtig sind.

Ich will dem, was der Bundespräsident bezüglich des Vertrauens gesagt hat, nicht mehr viel beifügen. Für mich hat das Vertrauen vier Aspekte:

1. Staat und Wirtschaft haben sich in einer Krisensituation zusammengerauft. Ich glaube, dass ein starker politischer Entscheid – es zeichnet sich ja kein Nein ab, und dafür bin ich dankbar – das Vertrauen im Volk auch fördern wird, dass diese Institution zusammen mit der Wirtschaft problemlösungsfähig ist.

2. Sie müssen aber auch an das Vertrauen der Menschen denken, die jetzt die neue Airline aufbauen und betreiben müssen. Wenn Sie diesen Leuten politisch ein Signal geben, dass Sie hinter ihnen stehen – hinter jenen, die bei der Swissair waren und jetzt zur Crossair wechseln, und hinter jenen von der Crossair, die das aufbauen müssen –, dann hilft es diesen Personen, wenn sie wissen, dass die Politik hinter dem Projekt steht.

3. Das Vertrauen der Kunden: Wenn die Verkäufer in den Reisebüros merken, dass die Politik hinter diesem Projekt steht, werden sie vielleicht eher wieder Swissair – oder Crossair oder wie die Gesellschaft dann heissen wird – empfehlen.

4. Das Vertrauen des Auslandes: Wenn das Ausland sieht, dass dieses kleine, selbstbewusste Land eingreift, durchgreift und etwas wagt, wenn es einmal irgendwo «scherbelt», kann dies dem Vertrauen des Auslandes in die Schweiz nur förderlich sein.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition*

**Bundesbeschluss über die Finanzierung des Redimensionierungskonzeptes für die nationale Zivilluftfahrt
Arrêté fédéral concernant le financement du programme de redimensionnement de l'aviation civile**

Detailberatung – Examen de détail

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Wicki Franz (C, LU), für die Kommission: Bei Artikel 1 habe ich folgende Bemerkung anzubringen. Sie haben die Formulierung des Bundesrates und die Fassung des Nationalrates vor sich. Ihre Kommission hat sich heute Morgen nach längerer Diskussion entschieden, sich dem Nationalrat anzuschliessen, und zwar mit 8 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung. Die Formulierung des Nationalrates veranlasst aber Ihre Kommission zu einigen Bemerkungen im Sinne einer auslegenden Erklärung.

In der Fassung des Nationalrates heisst es: «Zum Aufbau einer neuen nationalen Fluggesellschaft, welche die Interessen aller Landesflughäfen angemessen berücksichtigt, und mit einem massgeblichen Angebot an interkontinentalen Verbindungen werden folgende Verpflichtungskredite bewilligt» Das ist eine Konsensformulierung des Nationalrates; sie bedarf einiger Bemerkungen. Diese Bestimmung ist nicht im Sinne eines weiter gehenden Auftrages an den Staat zu verstehen. Wir geben diese Gelder für den Aufbau einer nationalen Fluggesellschaft aus, aber damit hat es sich, das ist ganz klar. Die Gelder können nicht für einen anderen Zweck verwendet werden.

Die angemessene Berücksichtigung der Landesflughäfen, wie es hier heisst, kann keine einforderbare Auflage sein, die mit der Gewährung dieser Kredite verbunden wäre. Es handelt sich um eine Zielbestimmung im Rahmen eines wirtschaftlichen Betriebes. Diese Zielbestimmung darf nur unter dieser Prämisse verfolgt werden. Aus dieser Version können keine politischen Forderungen an diese neue Gesellschaft abgeleitet werden. Das primäre Ziel ist der wirtschaftliche Betrieb der Fluggesellschaft. Innerhalb dieses Zieles können die Landesflughäfen berücksichtigt werden.

Wir haben hier nur einen Kreditbeschluss. Die formelle gesetzliche Grundlage ist im Luftfahrtgesetz zu finden, und zwar in den Artikeln 101 und 102. Der ganze Beschluss enthält keine neuen gesetzlichen Grundlagen für Kredite. Hier geht es nur um eine Spezifikation dieser beiden Verpflichtungskredite. Es wird spezifiziert, wofür die Kredite zu verwenden sind; in der Botschaft findet sich die genauere Umschreibung. Drittwirkungen kann dieser einfache Bundesbeschluss, den Sie heute fassen, also nicht entfalten. Die neue Fluggesellschaft kann durch diesen Ingress in keiner

Art und Weise verpflichtet werden. Es geht also um die so genannte Innenwirkung, es gibt keine Aussenwirkung, kein Dritter kann dadurch gebunden werden.

Ein Zweites, zum Begriff der «nationalen Fluggesellschaft»: Der Begriff «national» ist hier als «schweizerisch» im Sinne von Artikel 103 der Luftfahrtverordnung zu verstehen. Das heisst, dass sich das Unternehmen unter tatsächlicher Herrschaft und mehrheitlich im Eigentum von Schweizer Bürgern befinden muss. Die Luftfahrtverordnung ist also für die weitere Auslegung massgebend.

Zum Begriff «massgeblich»: Es heisst «mit einem massgeblichen Angebot an interkontinentalen Verbindungen». Hier ist die Zielgrösse 26/26 anvisiert, aber diese ist, wie der Bundesrat sagte, nicht in Stein gemeisselt. Zu diesem Begriff sind die Ausführungen in der Botschaft beizuziehen. Schliesslich noch zum Begriff «Landesflughäfen». Dieser Begriff findet sich im Luftfahrtrecht eigentlich nirgends. «Flughäfen» sind eine Unterkategorie des Oberbegriffs «Flugplätze». Flughäfen sind Flugplätze, die dem öffentlichen Verkehr dienen, das finden Sie auch in Artikel 36a des Luftfahrtgesetzes. Wenn es hier also «Landesflughafen» heisst, ist ein Flughafen unseres Landes gemeint. Es geht um die angemessene Berücksichtigung der Interessen der drei Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel. Soweit die Bemerkungen zu diesem Artikel.

Lombardi Filippo (C, TI): La spiegazione del collega Wicki sul significato degli aeroporti nazionali mi sembra evidentemente comprensibile e non intendo proporre delle modifiche scritte a questa definizione, data dal Consiglio nazionale. Tuttavia, desidero ricordare che, fra gli aeroporti che pur avendo un significato nazionale non hanno la concessione di aeroporto nazionale, ve ne sono evidentemente altri rispetto a quelli di Zurigo-Kloten, Ginevra-Cointrin e Basilea-Mulhouse. Il Ticino, in particolare, è legato al suo aeroporto di Lugano-Agno, per una funzione di collegamento nazionale interno. Sarebbe grave che la ristrutturazione di Crossair, per permettere di assicurare dei voli intercontinentali, dovesse condurre ad una riduzione del ruolo che essa svolge nel traffico regionale e anche interno. Credo che sia importante che questo sia detto e verbalizzato. Ci attendiamo, anche nel momento in cui il Ticino è separato dal resto della Svizzera a causa della catastrofe del San Gottardo, che questa funzione continui ad essere riconosciuta ed assunta dalla nuova società Crossair, la quale non avrà solo da assicurare dei voli intercontinentali, ma anche una funzione di servizio interno.

Leuenberger Moritz, Bundespräsident: Zunächst einmal zu Artikel 1: Mit einer nationalen Fluggesellschaft ist eine schweizerische Fluggesellschaft im Sinne von Artikel 103 der Luftfahrtverordnung gemeint. Das heisst, dass sich das Unternehmen unter tatsächlicher Herrschaft und mehrheitlich im Eigentum von Schweizer Bürgern befindet. Das ist für die bilateralen Luftverkehrsabkommen mit einzelnen Ländern ausschlaggebend.

Zur angemessenen Berücksichtigung der Landesflughäfen: Das hat der Nationalrat gestern aufgenommen. Eigentlich ist diese angemessene Beteiligung nicht eine Aufgabe, die wir der neuen Gesellschaft zuordnen können, sondern es ist eine Aufgabe, die wir, unser Departement, oder der Bundesrat übernehmen müssen, und das tut er mit den Instrumenten des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL). Dort ist im Sinne, wie es Herr Lombardi gesagt hat, definiert, welche Aufgaben den einzelnen Flughäfen national und international zukommen. Da hat auch Lugano-Agno seinen Stellenwert. Dieser Beschluss ist am 18. Oktober des letzten Jahres gefasst worden. Es ist unsere Aufgabe, diesen SIL nun infrastrukturell so umzusetzen, dass diese Aufgabe dann auch erfüllt werden kann.

Ich habe vorher bei der Eintretensdebatte noch zwei Fragen zu beantworten vergessen, das mache ich noch ganz schnell. Herr Reimann hat bezüglich der EU und des bilateralen Luftverkehrsabkommens mit der EU gefragt, wie sich die FLI-Kommission zu dieser Vorlage stellt.

Dazu ist zu sagen, dass die bilateralen Abkommen noch nicht in Kraft sind. Als es um den Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Deutschland ging und ich nach Brüssel ging, um die Verletzung von EU-Rechten feststellen zu lassen, hiess es ganz deutlich: «Das bilaterale Abkommen ist noch nicht in Kraft. Das prüfen wir nicht.» Wir nehmen diesen Standpunkt auf, das bilaterale Abkommen ist noch nicht durch alle Länder ratifiziert.

Immerhin ist es so, dass wir nicht Treu und Glauben verletzen und jetzt irgendetwas machen dürfen, was nachher das Ziel dieses Abkommens torpedieren würde. Das tun wir aber damit nicht; ich habe mit Frau de Palacio zu dieser Frage telefoniert. Der EU ist wichtig, dass die Swissair durch diese Übung nicht Dumpingpreise auf den Flugbilletten einführen kann. Das haben wir ausdrücklich ausgeschlossen, das wollen wir nicht. Das haben wir festgehalten.

Nun, am 15. November hat sich der gemeinsame Ausschuss der Efta getroffen, und es gibt jetzt noch Folgesitzungen, wo dann die Preisgestaltung genau angeschaut wird. Aber da müssen wir keine Angst haben, dass wir hier ins Messer laufen würden.

Eine weitere Frage war noch die von Herrn Stadler, ob die Bewilligungen für die neue Crossair eigentlich erteilt würden. Die Crossair hat Gesuche für die Übernahme von 30 Swissair-Europastrecken gestellt, aber noch nicht für die Langstrecken. Diese Gesuche für die Langstrecken erwarten wir bis Ende Jahr. Da wird also die Zeit nachher reichen, um das bis im März 2002 zu tun.

Kein anderes Schweizer Unternehmen hat während der 14-tägigen öffentlichen Auflage ein Interesse an den Europastrecken bekundet, und das Bazl hat der Crossair dann in sehr kurzer Frist vorerst eine provisorische Bewilligung für den Betrieb auf 30 Strecken erteilt. Das ist auch eine dieser Arbeiten, die in dieser hektischen Zeit sehr schnell und speidiv durch das Bazl gemacht wurde. Die erwähnte Zeit kann also hier für die Übertragung reichen.

Brändli Christoffel (V, GR): Ich bin jetzt etwas verunsichert, weil wir diese Frage in Anwesenheit von Herrn Bundesrat Villiger heute Morgen in der WAK eingehend diskutiert haben. Man hat in der Kommission gespürt, dass es eigentlich darum ging, eine Differenz zu vermeiden, damit wir das Ganze nicht in die Länge ziehen. Dann kam es zu diesem Entscheid, und es wurde dann auch gesagt, man solle in den Materialien zum Ausdruck bringen, dass diese Ergänzung des Nationalrates keine Wirkung entfalten soll. Jetzt bin ich schon etwas erstaunt über die Stellungnahme von Herrn Bundespräsident Leuenberger.

1. Wenn man hier sagt, dass eine schweizerische Gesellschaft eine Gesellschaft bedeute, bei der die Aktienmehrheit in schweizerischen Händen ist, dann muss man auch die Instrumente dafür schaffen, damit das der Fall sein kann. Das steht im Widerspruch zu dem, was wir heute Morgen besprochen haben.

2. Wir haben über den Begriff der Landesflughäfen gesprochen. Wir haben jetzt über drei Flughäfen gesprochen, und es wird auch über Agno diskutiert. Hier scheint es mir, dass wir mit diesem Zusatz des Nationalrates die Dinge eher komplizieren als vereinfachen.

Ich persönlich mache Ihnen beliebt, bei der Fassung des Bundesrates zu bleiben und jetzt nicht damit zu beginnen, Bestimmungen aufzunehmen, die interpretiert werden müssen.

Lauri Hans (V, BE): Nach dem Votum des Kommissionspräsidenten hätte ich mich eigentlich nicht mehr melden wollen. Ich bin der Auffassung, dass es systematisch falsch ist, in einen Kreditbeschluss irgendwelche Bestimmungen einzufügen, die einen gewissen normativen Charakter haben. Wenn man das tun könnte, dann wäre der Kreditbeschluss ebenfalls ein Beschluss, der grundsätzlich dem Referendum unterstehen müsste. Das tut er aber nicht. Damit ist eben gesagt, dass der Kreditbeschluss keine weitergehende inhaltliche Wirkung entfalten kann. Mir wäre es am liebsten

gewesen, wenn wir die Vorlage in der Fassung des Bundesrates verabschiedet hätten, ohne irgendwelche Präzisierungen. Ich möchte mich nicht dagegen aussprechen, wenn es dabei bleibt, dass das, was hier steht, praktisch keine Wirkung hat.

Nur damit Sie meine Intervention richtig einordnen können: Ich unterstütze das vorliegende Geschäft. Es geht mir überhaupt nicht darum, es in irgendeiner Art und Weise zu gefährden, sondern nur zu klären, welche Bedeutung dieser Artikel 1 für mich hat, so wie das der Kommissionspräsident zuhanden der Materialien eigentlich auch gefordert hat.

Wicki Franz (C, LU), für die Kommission: Ich habe ganz eindeutig erklärt: Dieser Artikel und der Ingress dieses Artikels haben keine weitere Wirkung; es ist ein Kreditbeschluss. Massgebend sind das Luftfahrtgesetz und die Luftfahrtverordnung. Das ist nur ein Bundesbeschluss, ein Kreditbeschluss. Es geht nur um den Kredit. Aber nachdem der Nationalrat diese Formulierungen aufgenommen hat, fühlten wir uns in der Kommission veranlasst, hier Interpretationen und Erklärungen zuhanden der Materialien zu geben. Zum Thema des Nationalen, das Herr Brändli angeführt hat: Hier ist es eigentlich klar, dass wir auf die Luftfahrtverordnung hinweisen können und keine weiteren gesetzlichen oder ordnungstechnischen Auslegungen geben müssen; das wäre hier zu gefährlich.

Villiger Kaspar, Bundesrat: Obwohl dies die Domäne des Bundespräsidenten ist, ergreife ich das Wort nur, weil ich heute Morgen bei der Kommissionssitzung mit dabei war.

Zuerst zu den kreditrechtlichen Fragen: Herr Lauri hat völlig Recht: Es ist ein reiner Kreditbeschluss, wie Sie ihn z. T. beim Budget oder anderswo fällen. Die kreditrechtliche Basis dafür ist das Finanzhaushaltsgesetz, und die rechtliche Basis, damit wir diese Gelder für bestimmte Zwecke sprechen dürfen, ist wie erwähnt das Luftfahrtgesetz.

Warum hat der Nationalrat diese Formulierung gewählt? Er wollte ein politisches Zeichen setzen. Ganz orthodox betrachtet bräuchte es das nicht. Mit dem «massgeblichen Angebot an interkontinentalen Verbindungen» wollte er der Angst der einen, das Modell 26/26 sei zu hoch, und den Bedenken der anderen, man könnte sich übernehmen, vorbeugen. Man wollte einfach vermeiden, dass man für so viel Geld nachher nur die Hälfte macht. Man will also interkontinentale Verbindungen, aber es sollen nicht um jeden Preis 26 sein. Das entspricht genau dem, was ich vorhin in der Debatte erklärt habe.

Dann kam gestern das regionale Element hinein, das vielen sehr am Herzen zu liegen scheint. Hier kann ich bestätigen, dass wir heute Morgen völlig der Meinung waren, die Ihnen Ihr Kommissionspräsident bezüglich der Tragweite und Bedeutung dargelegt hat; und so wie ich vorhin den Bundespräsidenten verstanden habe, sehe ich keine Differenzen in der Auslegung.

Zum Schluss noch eine politische Äusserung: Ich weiss, es wird nicht gerne gehört, wenn man sagt, man dürfe aus anderen Gründen oder wegen einer Differenz zum anderen Rat nichts mehr ändern. Aber der Nationalrat ist nun nach Hause gegangen in der Meinung, dass der Ständerat seiner Kommission folgen werde. (*Heiterkeit*) Wenn Sie hier anders entscheiden, müssen Sie in der Wintersession eine Differenzbereinigung machen, und damit schaffen Sie wieder eine Verunsicherung. Nun sind Tausende von Leuten an der Arbeit, und Millionen sausen in der Welt herum. Diese müssen Sicherheit und Vertrauen haben, und deshalb muss die Differenz heute bereinigt werden. Und nochmals: Materiell ändert sich dadurch nichts.

Leuenberger Moritz, Bundespräsident: Es gibt drei Punkte, die jetzt zur Diskussion stehen:

1. Zum Wort «massgeblich» hat Herr Villiger Ihnen Ausführungen gemacht, da geht es um die Zielgrösse 26/26.
2. Zum Begriff «nationale Fluggesellschaft» unterstreiche ich völlig, was Herr Wicki gesagt hat – ich habe auch vorher

nichts anderes gesagt. Dieser Begriff ist als schweizerisch im Sinne von Artikel 103 der Luftfahrtverordnung zu verstehen; deswegen entfaltet die Nennung des Begriffs «nationale Fluggesellschaft» in diesem Kreditbeschluss keinerlei andere Wirkungen.

3. Zum Begriff «angemessene Berücksichtigung der Landesflughäfen» habe ich Ihnen auch sagen wollen, dass es nicht Aufgabe der Gesellschaft ist, so etwas festzulegen. Es soll schon gar nicht in diesem Kreditbeschluss festgelegt werden, sondern es ist im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) festgelegt. Das habe ich Ihnen gesagt: Im SIL ist festgelegt, was Landesflughäfen sind – das sind diejenigen von Zürich, Basel und Genf. Weil Herr Lombardi das angesprochen hat, habe ich eben erwähnt, welche Bedeutung derjenige von Agno national hat, das hat mit diesem Artikel nichts zu tun. Ich habe nur gesagt: Diese regionalen verkehrspolitischen Aspekte werden nicht hier, sondern im SIL geregelt. Ich habe keine Differenzen zu dem, was Ihr Präsident gesagt hat.

La présidente (Saudan Françoise, présidente): Monsieur Brändli, maintenez-vous votre proposition de revenir au projet du Conseil fédéral?

Brändli Christoffel (V, GR): Ich habe keinen Antrag gestellt. Ich habe gesagt, ich hätte lieber die Fassung des Bundesrates. Ich danke für die Präzisierungen. Es war mir wichtig, dass diese Frage so präzisiert wurde.

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

Für Annahme der Ausgabe 40 Stimmen

Dagegen 2 Stimmen

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Wicki Franz (C, LU), für die Kommission: Zu Artikel 3: Der Nationalrat hat bei der Position «Dienstleistungen Dritter» den Zusatz «Klärung der Verantwortlichkeiten» hinzugefügt. Hier ist Folgendes festzuhalten: Sie haben heute alle, wie erwähnt, einen Brief des Sachwalters erhalten. Die Verantwortlichkeiten sollen klar abgeklärt werden. Aber nachdem die Swissair in der Nachlassstundung ist, hat sich das rechtliche Umfeld geändert. Es ist nicht mehr eine Sonderprüfung nach Aktienrecht am Platz, sondern eine Prüfung in der Art, wie Ihnen das der Sachwalter richtig geschildert hat. Das Ziel ist das gleiche: das Prüfen der Verantwortlichkeiten. Es ist nicht etwa so, dass irgendetwas unter den Teppich gekehrt werden sollte. Die Eröffnung der Nachlassstundung hat, wie eben erwähnt, die rechtliche Situation geändert, aber das Verfahren innerhalb der Nachlassstundung wird schneller gehen als durch eine Sonderprüfung. Wir haben hier ganz bewusst die Verantwortlichkeiten hervorgehoben und können hier dem Nationalrat zustimmen.

Angenommen – Adopté

Art. 3a*Antrag der Kommission**Mehrheit*

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(David)

Die Vorinvestition des Bundes in die Sicherung der Flugrechte zur Fortführung des Flugbetriebes ist durch eine angemessene zusätzliche Beteiligung am Aktienkapital der Crossair abzugelten.

Art. 3a*Proposition de la commission**Majorité*

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(David)

L'investissement préalable de la Confédération destiné à assurer les droits de trafic permettant de poursuivre l'exploitation des vols doit être compensé par une participation supplémentaire équitable au capital-actions de Crossair.

David Eugen (C, SG): Ich bedanke mich bei Herrn Bundesrat Villiger für die Antwort, die er erteilt hat. Ich kann aber seine Meinung inhaltlich nicht teilen. Ich glaube, der Bund wird hier nicht privilegiert, sondern er wird erheblich schlechter gestellt als die übrigen Investoren. Der Bund bringt nämlich diese 600 Millionen Franken, und er bringt zusätzlich den Erhalt der Luftrechte, was, wie Sie selbst ausgeführt haben, rund eine Milliarde Franken kostet. Sie haben zutreffend ausgeführt, wenn wir es nicht tun würden, würde es viele Monate und Jahre brauchen, um diese Rechte wieder zu erwerben. Wir bringen also neben diesen 600 Milliarden Franken ein wesentliches Kapital ein. Ich kann eigentlich auch nicht zustimmen, dass man das mit ordnungspolitischen Gründen rechtfertigt. Die Ordnungspolitik würde meines Erachtens eben gerade verlangen, dass der Bund, der hier als Investor auftritt, gleich wie die übrigen Investoren behandelt und für das Investierte mit Aktien abgegolten wird. Wenn ich jetzt dennoch den Antrag zurückziehen muss und das auch tue, so deswegen, weil Sie uns gesagt haben, dass Sie den Vertrag mit den Investoren schon unterschrieben haben und keine Möglichkeit mehr besteht, diesen überhaupt zu ändern. Damit macht es natürlich auch keinen Sinn mehr, hier einen Antrag zu stellen, um das noch ändern zu wollen.

Aus diesen Überlegungen ziehe ich meinen Minderheitsantrag zurück.

La présidente (Saudan Françoise, présidente): M. David a retiré sa proposition.

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit**Adopté selon la proposition de la majorité***Art. 4***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Wicki Franz (C, LU), für die Kommission: In der Kommission lag ein Antrag in der Luft, den Bundesbeschluss davon abhängig zu machen, dass das Zürcher Stimmvolk der Beteiligung des Kantons zustimmt. Denn in erster Linie profitiert der Wirtschaftsraum Zürich vom gut funktionierenden Luftfahrtsystem. Mit Recht hat daher unser Zürcher Kollege Hans Hofmann darauf hingewiesen, dass der wirtschaftliche Aufschwung der ganzen Region auf den Flughafen zurückzuführen ist. Darum ist es unverständlich, dass wort- und finanzgewaltige Zürcher Parlamentarier – Zürcher Parlamentarier! – lauthals die Rettungsaktion des Bundes verdammten. Aufgrund des Votums von Herrn Hofmann sind wir zuversichtlich geworden, dass die Zürcher Lieferanten, die

Zürcher Betriebe und die Zürcher Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, welche von einem funktionierenden Zivilluftfahrtsystem profitieren, für das Engagement des Kantons Zürich eintreten. Wir lassen es also so, wie es hier auf der Fahne ist.

Ich kann zum Referendum noch erwähnen, dass der vorliegende Bundesbeschluss eindeutig nicht dem Referendum unterliegt. Es handelt sich klar um eine Finanzvorlage und das Finanzreferendum existiert auf Bundesebene nicht.

*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes 36 Stimmen

Dagegen 3 Stimmen

01.3651

Postulat WAK-SR (01.067).**Vorfinanzierung der Sozialpläne****Postulat CER-CE (01.067).****Préfinancement des plans sociaux**Einreichungsdatum 15.11.01Date de dépôt 15.11.01

Ständerat/Conseil des Etats 17.11.01

Wicki Franz (C, LU), für die Kommission: Ich kann mich kurz halten. Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Der Klarheit halber möchte ich festhalten, dass der Bund mit diesem Postulat nicht verpflichtet werden soll, zusätzliche Bundesmittel zu verwenden. Das ist klar die Meinung des Antragstellers in unserer Kommission und die Auffassung der Gesamtkommission.

Hier soll sich der Bund dafür verwenden und auch seine guten Dienste dafür einsetzen, dass die Vorfinanzierung der nichtgesicherten Sozialpläne der in der Nachlassstundung befindlichen Unternehmungen der Swissair realisiert werden kann. Das ist der Sinn.

Überwiesen – Transmis

01.3636

Motion Brunner Christiane. Zukunft der Swissair-Gruppe**Motion Brunner Christiane. Avenir du groupe Swissair**Einreichungsdatum 05.10.01Date de dépôt 05.10.01

Ständerat/Conseil des Etats 17.11.01

Brunner Christiane (S, GE): Le dépôt de ma motion avait pour but de mettre en branle une discussion, discussion que nous avons eue maintenant sur l'arrêté fédéral proposé par le Conseil fédéral. Dès lors, je considère que je peux sans autre retirer ma motion.

Zurückgezogen – Retiré